

HESSEN SCHIENE

Nr. 108

Juli - September 2017



- Aus für Güterstrecke Altenkirchen – Selters?
- Sachstand Frankfurt Rhein-Main^{Plus}
- Neue 10-Minuten-Garantie des RMV

PROBA H & BUS
Ihr Fahrgastverband

ZKZ 04032 D: 2,80 Euro





DIGITALES TICKET : ALLER ANFANG IST SCHWER ... Karikatur: Jürgen Janson

Impressum

Herausgeber Pro Bahn & Bus e.V.
Redaktionell Friedrich Lang
verantwortlich hessenschiene@probahn-bus.org
Layout Jürgen Lerch
Kontakt Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach
Tel. & Fax (06641) 6 27 27
info@probahn-bus.org
www.pprobahn-bus.org
AG Gießen VR 3732

Druck Druckhaus Gratzfeld, Butzbach
Auflage 1400 Exemplare

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Hoffmann,
Friedrich Lang, Jürgen Lerch, Hans-Peter Günther,
Jürgen Schmied, Andreas Christopher, Oliver Günther

Redaktionsschluss nächste Ausgabe: 04.09.2017
Erscheinungsweise: vierteljährlich

Erhältlich bei den Bahnhofsbuchhandlungen Bad Kreuznach, Bad Nauheim, Darmstadt Hbf, Frankfurt (M) Hbf, Frankfurt (M) Süd, Frankfurt (M) Höchst, Friedberg (Hessen), Fulda, Gießen, Göttingen, Hanau Hbf, Kassel Hbf, Kassel-Wilhelmshöhe, Limburg, Koblenz Hbf, Mainz Hbf, Marburg, Offenbach (M) Hbf, Rüsselsheim, Wiesbaden Hbf

Abonnement: Acht Ausgaben 18,00 Euro (Deutschland); 26,00 Euro (Ausland / Luftpost). Der Bezug ist für Mitglieder von Pro Bahn & Bus kostenfrei.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8 vom 1. Dez. 2010

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Der Herausgeber ist berechtigt, veröffentlichte Beiträge in eigenen gedruckten und elektronischen Produkten zu verwenden und eine Nutzung Dritten zu gestatten. Eine Verwertung urheberrechtlich geschützter Beiträge, Abbildungen etc. ist unzulässig, soweit sich aus dem Urheberrechtsgesetz nichts anderes ergibt.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Der achtjährige Sohn eines Redaktionsmitglieds hat in diesen Tagen freudestrahlend sein erstes landesweit gültiges Schülerticket in Empfang genommen. Er freut sich, dass er damit Mama am Arbeitsplatz und Oma an ihrem Wohnort besuchen kann – neben der täglichen Fahrt zur Schule, die er glücklicherweise nicht wie viele andere in einem chronisch überfüllten Bus absolvieren muss. Sicher steht er nicht stellvertretend für alle anderen Schülerinnen und Schüler seiner Altersklasse, denn Papas Begeisterung für Bahnen und Busse hat bei ihm Spuren hinterlassen. Und dennoch: Es ist eine wichtige Erfahrung, dass Bahnfahren einfach sein kann, ohne langwierige Auseinandersetzung mit Tarifstufen und Fahrscheinarten – übrigens nicht nur für Kinder.

Ob der sicher politisch gewollte und bestens vermarktbare „Kampfpfpreis“ von 365 Euro pro Jahr auf Dauer gehalten werden kann ist eher fraglich. Der Ansatz, eine sehr gut begreifbare Bahn- und Bus-Flatrate für Schülerinnen und Schüler und darüber hinaus für weitere junge Nutzergruppen anzubieten, ist aber goldrichtig. Hier hat die Politik ein gutes Werk vollbracht.

Weitaus fragwürdiger ist eine andere politische Entscheidung dieser Tage. Der Landkreis Altenkirchen hat beschlossen, seinen kreiseigenen Betrieb Westerwaldbahn in ein reines Personenverkehrsunternehmen umzuwandeln. Das mag wettbewerbsrechtliche Gründe haben und, sofern es um die Sicherung von Arbeitsplätzen im Busbereich geht, in Teilen sogar nachvollziehbar sein. Gut ist das politische Signal aber nicht. Denn der im Sinne des Anwohner- und Umweltschutzes erfolgreich durchgeführte Güterverkehr befindet sich auf der Kippe – wenn nicht gar im freien Fall.

Hoffnung besteht einerseits darin, dass im Rahmen des angestrebten Stilllegungsverfahrens ein anderes Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) Interesse für die Holzbachtalbahn und vielleicht auch Westerwaldbahn-Stammstrecke zeigt und andererseits ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen den beachtlichen Güterverkehr selbst weiterführt oder weiterführen lässt.

Es mag sein, dass einige Kreistagsabgeordnete mit diesem Gedanken gespielt haben, als sie die Hand bei der Abstimmung hoben und damit den Daumen für den kreiseigenen Eisenbahnbetrieb senkten. Es ist hoch gepokert, und es ist mit Sicherheit ein fatales Signal für die Umwelt / Öffentlichkeit, wenn der funktionierende Eisenbahnbetrieb wegen völlig im Rahmen des Üblichen liegender Sanierungskosten am Gleis zunächst einmal hingemeuchelt wird. Es hätte sicher bessere Wege gegeben, den Busbetrieb der WEBA zu sichern und gleichzeitig die Menschen vor weiterem LKW-Schwerlastverkehr zu schützen.



Wolfgang Klapdor, Vorsitzender Pro Bahn & Bus e.V.



Pinwand 4
 Tipps und Infos 6



Eine Gemeinde geht auf Reisen, Teil 2 7
 Kritik an documenta wegen fehlendem Kombiticket 9
 Attraktives Silbersee-Gelände neben historischer Bahnlinie 10
 Tage der Industriekultur in Kassel mit zahlreichen Bahnthemen 11



Westerwaldbahn soll auf die Straße 13
 Dritter Eisenbahn-Erlebnistag des Lumdatalbahn-Vereins führt nach Koblenz 17
 Buslinie im Lumdatal: Häufige Überlastung vor allem im Schulverkehr 19



Bahn informiert Bürger zum Ausbau der Main-Weser-Bahn 21
 Stand von Rhein-Main^{Plus} und weiterer Schienenprojekte im Rhein-Main-Gebiet 23



Wie geht es weiter mit der Lichtwiesenbahn? 30

VRM will Doppeldeckerbusse einsetzen 32
 Geld zurück: Neue 10-Minuten-Garantie des RMV 34



Bahn- und Bustüren aus Kassel 37
 Landesgartenschau Bad Schwalbach setzt auf Autos und Reisebusse 38
 Abschied vom Nachschub: Spessart-Neubaustrecke in Betrieb 40

Reisetipp: Ein Besuch bei den O-Bussen in Solingen 41

Streckentelegramm 45
 Schlusslicht 50

Titelbild: Mit einem großen Streckenfest wurde das Ende der Spessartrampe Laufach-Heigenbrücken am 25. Mai 2017 gefeiert. Neben Dampfzugfahrten wurden nochmals Güterzüge mit E-Loks der Baureihe 194 nachgeschoben. Auf Höhe von Hain schiebt 194 158 zum letzten Mal einen Ölzug zum Schwarzkopfünnel.

Rückseite: Zum Jubiläum 125 Jahre Frankfurter Hauptbahnhof ist der M-Wagen 102 am 18. August 2013 unterwegs zum Straßenbahnmuseum an der Endhaltestelle Schwanheim.

Alle Fotos ohne Namensnennung: Jürgen Lerch

Unsere Treffen vor Ort:

Pro Bahn & Bus e.V. ist Mitglied
im Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.



Datum	Veranstaltung	Ort
03.07.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
03.08.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		
04.09.2017	Rv-Treff Wiesbaden/ Rheingau-Taunus	Gaststätte Ziegelhütte, Am Bahnhof 6, Idstein
20:00 Uhr		
02.11.2017	Rv-Treff Nordhessen	Ristorante Rialto, Sandstraße 3, Melsungen
18:30 Uhr		

Hinweis für Osthessen: Themenorientierte Regionaltreffen finden bei Bedarf an wechselnden Orten statt. Informationen erhalten Sie telefonisch bei der Landesgeschäftsstelle oder unter www.probahn-bus.org

Unsere Aktiven vor Ort:

Regionalverband Nordhessen
Regionalleiter Hermann Hoffmann
Am Juliusstein 18, 34130 Kassel
Telefon und Telefax (05 61) 67 17 9
hhoffma@gmx.de

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des
Schienenverkehrs im Raum Marburg e.V. (AFS)
1. Vorsitzender Michael Marinc
Stadtgasse 27, 35216 Biedenkopf
Telefon: (0 64 61) 51 01, Fax: (0 64 61) - 92 39 71
m.marinc@t-online.de

Regionalverband Osthessen e.V.
Regionalleiter Stefan Sitzmann
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
osthessen@probahn-bus.org

Regionalverband Mittelhessen
Regionalleiter Jürgen Lerch
Bismarckstraße 3, 35510 Butzbach
Telefon (0 60 33) 1 60 47
mittelhessen@probahn-bus.org

Regionalverband Rhein-Main
Regionalleiter Gernot Hornik
Feldgasse 5, 65510 Hünstetten
Telefon und Telefax (0 61 26) 5 76 60
rheinmain@probahn-bus.org

Bereich Südhessen und Rheinhessen
Ansprechpartner: Wolfgang Klapdor
Zeppelinstraße 16, 67578 Gimbshheim
Telefon 0177 788 118 2
suedhessen@probahn-bus.org

Zentrale, Geschäftsstelle Lauterbach
Bahnhofstraße 102, 36341 Lauterbach
Telefon und Telefax (0 66 41) 6 27 27
inf@probahn-bus.org

Sonderausstellung im Hessenpark: Die Vogelsbergbahn zwischen Lauterbach und Stockheim

(jl) Die Wetterauer Eisenbahn-Fotografen Wilfried Kohlmeier und Ernst Bäßler haben ein Kaleidoskop an Bildern der einstigen Vogelsbergbahn zusammengetragen, die das Freilichtmuseum ab dem 28. Mai in einer Sonderausstellung präsentiert. Dafür haben Kohlmeier und Bäßler die besten eigenen Motive sowie historische Bilder ausgewählt.

Die ästhetischen Aufnahmen, die im Zeitraum von 1940 bis 1983 entstanden, zeigen die wohl schönste hessische Gebirgsbahn als eine starke Lebensader für den ländlichen Lebensraum, aber auch ihren langsamen Niedergang durch die Konkurrenz des Straßenverkehrs; 1975 wurde die Strecke zwischen Lauterbach und Stockheim stillgelegt. Mehr als vierzig Jahre nach der Einstellung des planmäßigen Reisezugverkehrs setzt die Fotodokumentation der Vogelsbergbahn ein würdiges Denkmal.

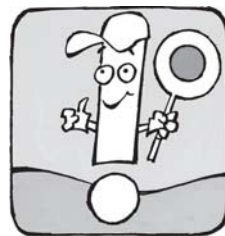
Die Besucher waren am Eröffnungstag von der sehr guten Farbwiedergabe der ausgestellten Bilder begeistert



„Die Vogelsbergbahn zwischen Lauterbach und Stockheim. Eine Fotodokumentation, 1940 bis 1983“

28. Mai bis 3. Dezember 2017

Haus aus Ransbach (Festes Haus),
Baugruppe Nordhessen



Der Hessenpark bei Neu-Anspach ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen: Mit der Taunusbahn R 15 bis Wehrheim oder Neu-Anspach / Anspach Bahnhof fahren. Von Wehrheim geht es weiter mit der Buslinie 64 Richtung Neu-Anspach / Anspach bzw. von Neu-Anspach / Anspach Bahnhof mit der Linie 63 Richtung Wehrheim bis zur Haltestelle Neu-Anspach / Anspach Hessenpark.



An Wochenenden und Feiertagen besteht stündlich die Möglichkeit, mit dem Kulturbus – der Stadtbuslinie 5 – von Bad Homburg / Gonzenheim oder Bad Homburg / Bahnhof über die Saalburg direkt bis ins Freilichtmuseum zu fahren.

Eine Gemeinde geht auf Reisen, Teil 2

(js) Am Sonntag, dem 13. Mai 2017 veranstaltete die Gemeinde Burgwald bereits zum zweiten Mal mit einem Sonderzug der Kurhessenbahn einen Ausflug. Die große Anzahl der Mitreisenden, die vor vier Jahren im Mai 2013 nach Köln fuhren, konnte diesmal nicht erreicht werden. Damals konnte ein Zug aus zwölf Doppelstockwagen mit Fahrgästen aus der Gemeinde Burgwald gefüllt werden.

In diesem Jahr sollte der Zug nicht mehr so lang ausfallen. Trotzdem nahmen etwa 350 Personen aus den fünf Ortsteilen an der Fahrt teil, die diesmal nach Rüdesheim am Rhein führte. Der Sonderzug bestand aus vier Triebwageneinheiten der Baureihe 628.4, da nur diese Bauart eine Vielfachsteuerung für vier Triebwagen zulässt. Zum Einsatz kamen zwei Fahrzeuge der Westfrankenbahn und jeweils ein Fahrzeug der Kurhessenbahn und von DB-Regio.

Auch dieser 200 Meter lange Zug passt nicht an die 100 Meter langen Bahnsteige der Einstiegsorte. Daher wurde bereits beim Fahrkartenverkauf, der im Herbst

2016 auf der Gemeindeverwaltung begann, darauf geachtet, dass die Bürger aus jedem Ortsteil eine Platzreservierung in „Ihrem“ Wagen erhielten. Die Bürger aus Bottendorf stiegen bereits in Frankenberg in den Triebwagen 4. In Birkenbringhamen konnten die Reisenden aus Birkenbringhamen und Burgwald in den Wagen 2 und 3 Platz nehmen. Weitere Plätze im Wagen 2 waren für den kleinsten Ortsteil Wiesenfeld vorgesehen. Für Ernsthausen waren die Plätze im Wagen 1 reserviert.



Der überlange Sonderzug der Gemeinde Burgwald verlässt die Haltestelle Ernsthausen und fährt in die Steigung in Richtung Wiesenfeld ein. In Kürze wird auch das Ziel Frankenberg pünktlich erreicht sein.

Foto: Jürgen Schmieđ



Der Sonderzug wird am niedrigen Bahnsteig von Gleis 2 im Bahnhof Rüdesheim zur Rückfahrt bereitgestellt.

*Foto:
Jürgen Schmied*



Der Zug verließ Ernsthausen pünktlich. In Wetter kam es zu einer fliegenden Kreuzung, bei der der Sonderzug nicht halten brauchte, beide Züge fuhren zeitgleich in den Kreuzungsbahnhof ein. Ein Halt in Marburg diente zum Zustieg eines zweiten Lokführers, der als Lotse auf der Hauptstrecke diente, und zur Vorbeifahrt des Intercitys. Von dort aus führte die Fahrt ohne weiteren Halt über Frankfurt und Wiesbaden nach Rüdesheim.

Dort wurde die Reisegruppe vom örtlichen Bürgermeister begrüßt. Anschließend wurden in der Kirche von den mitgereisten Chören mehrere Lieder vorgetragen. Danach konnten die Fahrtteilnehmer als Gruppe mit der Seilbahn zum Niederwald-Denkmal hinauf fahren. Der Rest des Tages stand dann zur freien Verfügung.

Der Sonderzug wurde unterdessen im nächstgelegenen Bahnhof in Assmannshausen abgestellt. Pünktlich zur Rückfahrt um 17:35 Uhr stand der Zug wieder zum Einsteigen im Bahnhof Rüdesheim bereit. Das Einsteigen musste zügig erfolgen, da

Rückseite der Fahrkarte des Sonderzuges der Gemeinde Burgwald von Frankenberg nach Rüdesheim an Rhein am 13. Mai 2017

der Zugang zum Gleis 2, welches Richtung Wiesbaden führt, niveaugleich über das nordwärts führende Streckengleis führte. Dieser Bahnsteig ist sehr schmal und niedrig, deshalb muss dort bei südwärts haltenden Zügen auch das nordwärts führende Gleis gesperrt werden. Die Rückfahrt führte den Sonderzug ebenfalls über Wiesbaden, Frankfurt und Marburg nach Burgwald zurück. Auch das Reiseziel konnte an diesem Tag wieder pünktlich auf die Minute erreicht werden. Der Sonderzug wurde noch am gleichen Abend in Richtung Marburg zurück gefahren, wobei der Zug bereits am Vorabend der Fahrt in Frankenberg eingetroffen war.



Kritik an documenta wegen fehlendem Kombiticket

(hh) Heftige Kritik üben die Verbände vom Kasseler Umwelthaus an der documenta GmbH. Grund ist die fehlende Bereitschaft, mit dem öffentlichen Verkehr in Kassel zu kooperieren und mit einem Kombiticket eine Umweltkooperation mit dem Öffentlichen Verkehr der Stadt einzugehen. Es sei heute für Großveranstaltungen eigentlich selbstverständlich, durch das Angebot eines Kombitickets, das die Nutzung von Bahn und Bus erlaubt, die ökologische Anreise der Besucher zu fördern.

Dass ausgerechnet die documenta zu diesem Angebot nicht bereit sei, verwundere doch sehr. Eine solch unprofessionelle und provinzielle Entscheidung stehe im groben Gegensatz zum Image, das die Ausstellung ansonsten ausstrahle. Da die Verteilung der zahlreichen Ausstellungsorte über das Stadtgebiet geradezu nach einem Mobilitätsangebot rufe, wäre die Integration der ÖPNV-Nutzung in die documenta-Eintrittskarte nur folgerichtig. Zudem würde die Ausstellung dann ihrem selbst erklärten politischen und gesellschaftlichen Anspruch gerecht.

Da Ausstellungsleiter Adam Szymczyk bei der Eröffnung der Ausstellung in Athen erklärt hat, dass „Wir wieder Verantwortung übernehmen und wie politische Subjekte handeln (müssen), anstatt das einfach den gewählten Vertretern zu überlassen“, sollte sich die documenta am eigenen Anspruch messen. Eine nachträgliche Erweiterung der Gültigkeit von Eintrittskarten auf die ÖPNV-Nutzung sollte kurzfristig möglich sein. Das Umwelthaus fordert die documenta auf, hier schnell zu handeln und mit NVV bzw. KVG eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

documenta-Besucher müssen sich jeweils extra Tickets kaufen, möchten sie die verschiedenen Ausstellungsorte mit dem ÖPNV erreichen.



Attraktives Silbersee-Freizeitgelände neben historischer Bahnlinie - aber wer weiß das schon?

(hh) Jahrhundertlang wurde im nordhessischen Bergland Braunkohle abgebaut, so auch in der Zeche Frielendorf am Knüllgebirge. Als vor einigen Jahrzehnten der Abbau nicht mehr lohnte, sammelte sich, ähnlich wie bei verlassenen Basaltbrüchen, in der Grube Wasser an. Der See wird zum Baden benutzt und die Badequalität regelmäßig überprüft.

Ferienhäuser entstanden in der attraktiven Knüllregion, ein Hotel, ein Klettergarten, eine Mini-Eisenbahn und neben Sportbooten sogar ein Hallenbad. Das Silberseegelände mag als vielseitigste Ferienanlage im Schwalm-Eder-Kreis gelten.

Aber ein Hinweis fehlt bei den Erläuterungen: Die ehemalige Fernverkehrsbahnlinie, noch vor 70 Jahren eine wichtige Güterzugverbindung zwischen Berlin und Metz, genannt Kanonenbahn, kann nur durch Straßenunterführungen wahrgenommen werden. Wer auf einem Trimpfad das Freizeitgelände in südwestliche Richtung verlässt, läuft meistens auf ebenen Wegen. Es handelt sich um ehemalige Gütergleise für den Braunkohlentransport.

Hinweise hierzu fehlen. Nur das „Zechentor“ unter einer Kanonenbahnbrücke ist erhalten und markiert.

Eine Wiederbelebung der Schienenverbindung Treysa - Homberg/Efze (Kreisstadt!) - Malsfeld - Melsungen mag in weiter Ferne liegen. Um aber den PKW-orientierten Feriengästen am Silbersee die vergessene Bahnlinie in Erinnerung zu rufen, könnte man hier eine Draisinenbahn errichten. Gleise sind zwischen hohem Wildwuchs sichtbar. Einstieg wäre neben dem Silbersee-Parkplatz möglich. Übrigens wird gerade zwischen Frielendorf und den Silberseegelände eine größere Wohnsiedlung gebaut. Fahrraddraisinen gibt es derzeit in Nordhessen nur auf dem ehemali-

gen Industriegleis zwischen Affoldern und Hemfurth/Edersee.



*Am Freizeitgelände Silbersee (unser Bild) läuft die ehemalige Trasse der Kanonenbahn vorbei. Eine abschnittsweise Nutzung als Draisinenbahn wäre möglich
Foto: Sylke Löw*

Tage der Industriekultur in Kassel mit zahlreichen Bahnthemen

(fl) Das Netzwerk Industriekultur Nordhessen (nino) veranstaltet vom 10. Bis 13.8.2017 die nächsten Tage der Industriekultur. Mit dabei sind zahlreiche Exkursionen und Besichtigungen auch rund um die Eisenbahn. Und obwohl ein Teil der Angebote frühzeitig ausgebucht war, gibt es auch für Kurzentschlossene noch einiges zu erleben. Die Angebote sind unter dem Titel „Blauer Sonntag“ in ein nordhessenweites Veranstaltungsprogramm eingebunden.

Wer sich frühzeitig angemeldet hatte, kann unter anderem einen Blick in die bedeutende Lokfabrik von Bombardier sowie ins DB-Regio-Instandhaltungswerk in Kassel werfen. Im Rahmen eines Stadtpaziergangs wird am 11.08. das Gebiet rund um den Kasseler Hauptbahnhof erkundet, dort wo sich die Nordhessen-Metropole unter anderem für einige Jahrzehnte den Traum einer „U-Bahnstation“ verwirklicht hatte.

Eisenbahnfreunde Treysa bieten umfangreichen Sonderzugverkehr

Die Eisenbahnfreunde Treysa bieten am Sonntag, dem 13.08.2017 eine leistungsfähige Transportmöglichkeit für Fahrräder zwischen Kassel und Schwalmstadt. Der Fahrplan mit den Zwischenstopps in Wabern und in Borken verschafft vor allem Radfahrern vielfältige Möglichkeiten für ein individuelles Tagesprogramm. Der Fahrrad-Sonderzug wird mindestens 130 Fahrradstellplätze und 188 Sitzplätze haben - je nach Kartenvorbestellungen kann der Zug auf über 200 Fahrradstellplätze und auf mehr als 280 Sitzplätze aufgestockt werden.

Der Kasseler Hauptbahnhof ist Ausgangspunkt eines Bahnspaziergangs am 11. August

Mit dabei bei der Organisation des Fahrrad-Sonderzuges der Eisenbahnfreunde Treysa e. V. sind die Deutschen Bahn, die Kurhessenbahn, die LEADER-Region Schwalm-Aue, die Stadt Schwalmstadt, die Schwalm-Touristik und der Allgemeinen Deutschen Fahrradclub ADFC. Karten bei den

Eisenbahnfreunden Treysa e.V.
Tel. 06698 / 9110441,
E-Mail buchung@eftreysa.de

oder Fahrkartenshop der Eisenbahnfreunde, Anmeldung ist zwingend erforderlich.

Bereits einen Tag vorher am Samstag, dem 12.08. findet das Willinger Brückenfest statt. Gefeiert wird der einhundertste



Geburtstag des markanten Bauwerks. Mit dabei sind die Eisenbahnfreunde Treysa, die Pendelfahrten von Korbach nach Willingen und zurück anbieten. Die Veranstaltung gehört mit zu den Tagen der Industriekultur, kann aber selbstverständlich ohne Anmeldung besichtigt werden.

Offene Türen in Treysa und Bebra

Und noch einen weiteren Programmpunkt gestalten die Eisenbahnfreunde Treysa. Der historische Lokschuppen und die Fahrzeugsammlung in Schwalmstadt-Treysa können am Sonntag, dem 13.08. von 10 bis 16.30 Uhr besichtigt werden. Dort wird der Verein auch seinen Arbeitsschwerpunkt „Fahrradtransport“ vorstellen. Auch hier bedarf es keiner Anmeldung.

Weiter östlich in Nordhessen liegt ein weiterer Traditionsort der Eisenbahn. Der 1848 eröffnete Bahnhof in Bebra war über viele Jahrzehnte hinweg ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Deutschland. Doch nach dem Fall der Mauer sank seine Bedeutung stetig. Künftig soll das historische Gebäudeensemble (Bahnhofsinsengebäude, Lokschuppen II und Kesselhaus) als Denkmal der Industriekultur und Zeitgeschichte saniert werden. Über den aktuellen Planungsstand können sich interessierte Besucherinnen und Besucher am Blauen Sonntag informieren. Dazu werden der Lokschuppen und das Kesselhaus im Rahmen eines Rundgangs geöffnet.

Das Willinger Viadukt wird 100 Jahre alt. Aus diesem Anlass findet am 12.8.2017 das Willinger Brückenfest statt

Oberhalb des Bahnhofes Bebra steht der 1910 errichtete Wasserturm mit dem Eisenbahnmuseum der Eisenbahnfreunde Bebra. Eisenbahngeschichtliche Zeugnisse wie ein Fahrkartenausgabe-Schalter, ein Fahrkartenschrank um 1900, ein Fahrdienstleiterplatz und ein Streckenblock mit mechanischer und elektrischer Verriegelung werden hier gezeigt. In Betrieb sein wird auch die Museums-Feldbahn, sicher ein Magnet für die jüngeren Besucher.

Informationen zu dem Veranstaltungsprogramm Blauer Sonntag, zu dem noch viele weitere Schauorte auch abseits der Eisenbahn gehören, gibt es unter www.blauer-sonntag.de. Dort findet sich auch eine Übersicht darüber, ob anmeldepflichtige Veranstaltungen ausgebucht sind oder nicht.



Westerwaldbahn soll auf die Straße

(hpg) Trotz einer für 2017 erwarteten Frachtmenge von 250.000 Tonnen – überwiegend Stahlcoils und Brammen für zwei an der Strecke liegenden Unternehmen – hat sich der Kreistag des Kreises Altenkirchen in seiner Sitzung am 21. Juni einstimmig für das Ende des Güterverkehrs entschieden. Der Geschäftsführer der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (WEBA) soll den bestehenden Kooperationsvertrag mit DB Cargo für die Transporte von Betzdorf nach Selters zum Jahresende 2017 kündigen.

Außerdem will man eine Stilllegung nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz – aus wirtschaftlichen Gründen – beantragen, die nach Möglichkeit zeitgleich mit der Einstellung der Transporte greifen soll. Gründe für diese Entscheidung sind die nach wie vor ausstehende Stellungnahme der EU-Kommission zum Beihilferecht und damit die Ungewissheit, auch im kommenden Jahr keine Fördermittel von Bund (SGFFG) und dem Land Rheinland-Pfalz (VV NE-Bahnen) für die dringend notwendige Sanierung der Infrastruktur zu erhalten (s.a. HS 107). Auch eine auf zehn Jahre verkürz-

te Bürgschaft des Kreises für die zu gewährenden Landesmittel wird als „finanzielle Gefahr“ dargestellt.



Die Kosten für die in diesem Jahr erforderlichen baulichen Notmaßnahmen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit verbleiben in vollem Umfang bei der WEBA, wenn es zu einer Stilllegung kommen würde. Dass dieses Vorhaben Erfolg haben wird, ist jedoch zu bezweifeln, da bereits Mitbewerber ein Inte-

Ein Streit zwischen David und Goliath um die Belieferung mit Stahl bringt die WEBA in finanzielle Schwierigkeiten, da keine Fördermittel fließen. (Altenkirchen, 3.3.2017, F: Günther)



resse an der Übernahme der Transporte signalisiert haben. Möglicherweise zeigen die im August und September stattfindenden Umleiterzüge des Ton- und Fliesenverkehrs auch neue Perspektiven für den Einsatz besser geeigneter Lokomotiven auf. DB Cargo wird eigens für diese Züge die robusten dieselelektrischen Class 66-Nachfolger der Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR) im Westerwald einsetzen und hat das dafür erforderliche Personal bereits ausgebildet.

Verzicht auf Trennung

Der Kreisausschuss des Kreises Altenkirchen hatte Ende März 2017 die „BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft“ aus Bonn beauftragt, die Möglichkeiten einer gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung der Westerwaldbahn GmbH sowie die steuerlichen und haftungsrechtlichen Auswirkungen zu untersuchen und darzustellen. In der Sitzung vom 29.05.2017 legte die BDO dem Kreisausschuss die Stellungnahme zur Anpassung der Gesellschaftsstruktur vor und präsentierte den erarbeiteten Lösungsvorschlag.

Die BDO empfahl – unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung und Minimierung von Transaktionskosten und -steuern und des weitgehenden Erhalts der Möglichkeit der Gewinn- und Verlustverrechnung zwischen den Sparten – eine „kleine Lösung“. Aus der WEBA heraus sollten zwei Tochtergesellschaften gegründet werden: Eine für die Infrastruktur der Bahnstrecke Altenkirchen–Selters in der Rechtsform einer GmbH & Co. KG und eine weitere für den Busverkehr in der Rechtsform der GmbH.

Aufgrund des Beschlusses zur Kündigung und Stilllegung sah der Kreisaus-

schuss keine Notwendigkeit zur Ausgliederung einer Infrastruktur-Tochter und votierte nur für die Gründung der Bus-Gesellschaft. Die WEBA setzt ganz auf eine Inhouse-Vergabe von mehreren Bus-Linienbündeln im Landkreis Altenkirchen für den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und möchte dort ihre Aktivitäten konzentrieren.

Kritik vom VDV

Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), bedauert in einer ausführlichen Stellungnahme die Entscheidung des Kreistages sehr, da sie ihm kurzfristig erscheint und Zukunftschancen für den Kreis verspielt. „Der beihilferechtliche Ansatz der Kreistagsentscheidung rechtfertigt die getroffenen Maßnahmen nicht. Das **SGFFG**, mit dessen Hilfe die Strecke Altenkirchen – Selters aufgearbeitet werden sollte, wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium bei der EU-Kommission notifiziert. Es spricht wenig dafür, dass die Kommission etwas gegen die Förderung einer öffentlichen Infrastruktur wie der o.a. Strecke haben wird, selbst wenn sie zunächst nur von einem Unternehmen genutzt wird oder ihm zugutekommt. Andernfalls würden zahlreiche Straßenverbindungen zu Gewerbebetrieben ebenfalls dem Beihilferecht zum Opfer fallen.“

Die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Fläche verbessern sich derzeit erheblich. Bundesminister Dobrindt hatte am 23. Juni den Masterplan Schienengüterverkehr bekanntgegeben. Darin kündigte er an, die Förderung regionaler Güterstrecken nach dem

Wegen Bauarbeiten sollen Tonzüge auch in diesem Jahr von Limburg über Altenkirchen nach Siershahn umgeleitet werden. Das Foto zeigt einen beladenen Tonzug am 13.10.2011 bei der Durchfahrt im Bahnhof Rotenhain, der durchgeschaltet ist.
Foto: Hans-Peter Günther



SGFFG noch auszuweiten. Darüber hinaus sollen die Trassenpreise für den Güterverkehr auf dem Netz der DB drastisch gesenkt werden. Da die Trassenpreise einen erheblichen Teil der Kosten des Verkehrs ausmachen, der von DB-Strecken auf regionale Infrastrukturen übergeht, werden solche Verkehre gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger. Hinzu kommt die vor wenigen Monaten beschlossene Verbesserung der Gleisanschlussförderung durch den Bund, die gerade dem Mittelstand mehr Möglichkeiten bietet, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Von all dem kann eine Region aber nur profitieren, wenn sie Schienenanschluss hat.

EU, Bund und Länder haben sich aus klima-, energie- und raumordnungsbedingten Gründen über die Parteigrenzen hinweg dazu bekannt, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die oben genannten Maßnahmen gehören zu diesem Umsteuern. Was lange Zeit nur Lippenbekenntnis war, wird jetzt von der großen Politik mit konkreten Maßnahmen hinterlegt – und von den Vertretern von Logistik und Industrie begrüßt. Wer ausgerechnet in dieser Situation einseitig auf die Straße setzt, hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt.

Nach § 11 AEG ist eine Stilllegung einer

Eisenbahnstrecke nur möglich, wenn dem Eigentümer der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktur durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Selbst wenn die Hürde genommen würde, die Unzumutbarkeit des Weiterbetriebes trotz bestehender Nachfrage nachzuweisen, dürften sich nach den Erfahrungen in anderen Regionen Interessenten zum Weiterbetrieb der Strecke Altenkirchen–Selters finden. Der Wille des Kreistages, „kurzen Prozess“ mit der Strecke zu machen, dürfte kaum durchzusetzen sein. Die wenigen Gebietskörperschaften, die dies versucht haben, sind jedenfalls spektakulär gescheitert.

Durch die Aufgabe der Eigentümerschaft an der Infrastruktur verliert der Kreis die Möglichkeit, selbst die Zukunft der Eisenbahninfrastruktur mitzugestalten. Dies ist aber Voraussetzung für ein attraktives multimodales Angebot für die Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft. Deshalb engagieren sich weiterhin viele Kreise in

BLEIBEN DER WEBA-WERKSTATT IN BINDWEIDE AB 2019 NUR NOCH DIE DAADETALBAHN-TRIEBWAGEN?

Eisenbahnunternehmen und geben damit der Wirtschaft im Kreisgebiet wichtige Impulse. Beispiele finden sich u.a. im Nachbarkreis Siegen-Wittgenstein oder im Kreis Grafschaft Bentheim. Auf jeden Fall wäre es klug, neben der DB-Eisenbahn-Infrastruktur ein zweites Eisen im Feuer zu haben.“

Die Stellungnahme von Dr. Henke endet mit dem Angebot, dass er gerne bereitstehe, falls der Kreistag einen Ansprechpartner für konstruktive Lösungen suche.

Stammstrecke ohne Güterverkehr

Zum 31.07.2017 endet der Güterverkehr zwischen Scheuerfeld und Weitfeld. Auf der Stammstrecke der Westerwaldbahn GmbH wird nur noch ein Shuttledienst Weitfeld – Betzdorf mit Büromöbeln für den Versandhändler Schäfer durchgeführt. Das früher für umfangreiches Güteraufkommen sorgende Metall-Recycling-Unternehmen WERO hatte den Standort auf der Bindweide 2014 aufgegeben. Die Einrichtung einer kommunalen Müllumladestation war am Widerstand der Bürger und der Politik gescheitert. Der letzte Güterzug verkehrt voraussichtlich am 28. Juli 2017.

Am 9. August hat mit V 26.3 die letzte von ehemals vier für die Strecke vorgehaltenen Dieselloks

2006 herrschte auf der Bindweide noch starker Güterverkehr



des Typs Jung R 30 B Fristablauf. Nach WEBA-Auskunft lohnt sich eine erneute Hauptuntersuchung nicht mehr, eine Ersatzbeschaffung sowie eine dringend nötige Instandsetzung der Strecke sowie die Umlegung der Kosten auf den Frachtpreis hatte der Auftraggeber nicht akzeptiert. Die Mengen werden ab August 2017 mit dem Lkw befördert.

Bis zur WEBA-Werkstatt in Bindweide, die nach einem Neubau im Mai 2005 in Betrieb genommen wurde, sollen die Gleise erhalten bleiben, für den 6,4 km langen Restabschnitt soll die Stilllegung beantragt werden.



3. Bahn-Erlebnis-Tag des Lumdatalbahn e.V.

Am **02.09.2017**

von **Lollar**

von **Gießen**

und von **Wetzlar**



Informieren & Bestellen



Historische Loks, legendäre Lahntalbahn, Alt und Neu am Mittelrhein

Am 02.09.2017 findet der nächste Bahn-Erlebnis-Tag des Vereins Lumdatalbahn e.V. (LB e.V.) statt. Ziel ist Koblenz mit dem bekannten DB-Museum. Schon die Anreise gestaltet sich zu einem Erlebnis. Durch 18 Tunnel, über 10 Flussbrücken, vorbei an stattlichen Bahnhöfen der 1860er Jahre und kilometerweit durch einen spannenden Naturraum immer am Fluss entlang – das ist die Lahntalbahn. Der LB e.V. hat einen modernen, klimatisierten Triebwagen mit extra großen Panoramafenstern gechartert. Die Fahrt durch das Lahntal wird kenntnisreich erläutert. Für den kleinen Hunger hält das Reiseteam unterwegs Snacks und Getränke bereit.



klassischen Ziele wie das „Deutsche Eck“ machen die Mittelreinstadt zur Erlebniszone, übrigens auch für Familien mit Kindern.

Start und Ziel der Sonderfahrt „3. Bahn-Erlebnis-Tag“ ist in diesem Jahr Lollar. Ein Zustieg ist auch in Gießen und Wetzlar möglich. Im DB-Museum ist eine Führung vorgesehen. Die Erkundung der Stadt Koblenz erfolgt auf eigene Faust, ausgerüstet mit einem Infobogen des LB e.V. - Reisetteams.

Gegen 20 Uhr kommen wir wieder in Lollar an. Vorher können Sie in Wetzlar oder Gießen aussteigen.



In Koblenz wartet auf die Eisenbahnfreunde ein besonderes Highlight. Der LB e.V. – Charterzug fährt direkt auf das Gelände des DB-Museums. Engagierte Eisenbahner sammeln und pflegen dort vorwiegend historische E-Loks sowie Salonwagen und zeigen auch eine Modellbahnanlage.

Alternativ können die Gäste der Sonderfahrt auf eine Entdeckertour durch Koblenz gehen. Das neue Museum Romanticum, die spektakuläre Rheinselbahn oder auch die

Hin- und Rückfahrt	1 Person	€ 38,50
Hin- und Rückfahrt Kinder	6-14 Jahre *	€ 24,50
Gruppen & Familienkarte	bis 5 Personen	€ 149,-

*Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos in Begleitung Ihrer Eltern.

☎ 06441 20 46 809 (Mo - Fr zwischen 12 & 18 Uhr) 🖱 www.lumdatalbahn.de/sonderfahrt



Im Rahmen der Deutschen
Schienenverkehrswochen des DBV

Kurhessenbahn



LUMDATALBAHN

Dritter Eisenbahn-Erlebnistag des Lumdatalbahn-Vereins führt nach Koblenz

(fl) Der Eisenbahn-Erlebnistag des Vereins Lumdatalbahn e.V. (LB e.V.) wird immer mehr zu einer festen Größe im Gießener Land. Nach erfolgreichen Fahrten ins Edertal und nach Bad Nauheim haben sich die Vereinsaktiven einen neuen touristischen und bahnhistorischen Leckerbissen ausgesucht. Ziel ist am 2. September die MittelrheinStadt Koblenz mit dem bekannten DB-Museum.

Durch 18 Tunnel, über 10 Flussbrücken, vorbei an stattlichen Bahnhöfen der 1860er Jahre und kilometerweit durch einen spannenden Naturraum immer am Fluss entlang – das ist die Lahntalbahn. Der LB e.V. hat einen modernen, klimatisierten Triebwagen der Baureihe 642 mit extra großen Panoramafenstern gechartert. Die Fahrt durch das Lahntal wird kenntnisreich erläutert. Für den kleinen Reisehunger hält das Reisetem des Lumdatalbahn-Vereins Snacks und Getränke bereit, ganz im Stil der beliebten Pro Bahn & Bus - Sonderfahrten.

In Koblenz wartet auf die Eisenbahnfreunde ein besonderes Highlight. Der LB e.V. –Charterzug fährt direkt auf das Gelände des DB-Museums. Das Museum ist ein Werksmuseum der Deutschen Bahn AG und wird von engagierten Eisenbahnern betreut. Wie es im Rheintal mit seinen legendären Reisezügen nicht anders zu erwarten ist, liegt ein Schwerpunkt der Fahrzeugsammlung auf historischen Salonwagen. Noch größer ist die Sammlung alter Elektrolokomotiven. Und auch an kleine und große Modellbahnfreunde ist gedacht.

Alternativ können die Gäste der Sonderfahrt auf eine Entdeckertour durch Koblenz gehen. Wer Koblenz als graue Maus unter den Mittelrheinstädten in Erinnerung hat, wird es kaum wiedererkennen. Das neue

Museum Romanticum beschäftigt sich interaktiv mit dem Rheintal und der Geschichte seiner touristischen Erschließung. Die moderne Seilbahn verbindet das Deutsche Eck in spektakulärer Fahrt über den Rhein mit der Festung Ehrenbreitstein. Die Bundesgartenschau 2011 hat weitere Spuren in der Stadt hinterlassen, wie etwa am neu gestalteten Wasserspielplatz für die jüngsten Mitreisenden.

Start und Ziel der Sonderfahrt „Eisenbahn-Erlebnistag“ ist in diesem Jahr Lollar. Ein Zustieg ist auch in Gießen und Wetzlar möglich. Im DB-Museum ist eine Führung vorgesehen. Die Erkundung der Stadt Koblenz erfolgt auf eigene Faust, ausgerüstet mit einem Infobogen des LB e.V.- Reisetems. Wer den Aufenthalt im DB-Museum verkürzen möchte, kann einen Linienbus zur Innenstadt nutzen (nicht im Preis enthalten, Informationen zu Fahrplan, Fahrpreis und Route beim LB e.V. - Reisetem).

Infos zum Eisenbahn-Erlebnistag am 2.9.2017 und Fahrkarten gibt es unter

www.lumdatalbahn.de/sonderfahrten

oder beim Verein Lumdatalbahn e.V., Marktstraße 24, 3549 Allendorf/Lumda.

Weiteres Argument pro Bahn Buslinie im Lumdatal – häufige Überlastung vor allem im Schulverkehr

(fl) Die häufigen Überfüllungen der Lumdatal-Buslinie 520 sorgen für regelmäßige Schlagzeilen. Der Verein Lumdatalbahn e.V. sieht in der baldigen Inbetriebnahme der Lumdatalbahn die sinnvollste und nachhaltigste Lösung des Transportproblems. Bahn und Bus sollen nach Meinung des Vereins ihren jeweiligen Stärken entsprechend eingesetzt werden. Die Bahn dient der schnellen Fahrt nach Gießen und darüber hinaus, dem Bus kann weiterhin die Erschließung der Schulen vor Ort obliegen.

„Gießen ist der Standort der weiterführenden Schulen und der Universität. Gießen ist ferner Umsteigepunkt zu anderen Standorten der Technischen Hochschule Mittelhessen in Friedberg und Wetzlar. Und mit einem neuen Bahn-Haltepunkt in der Gießener Nordstadt kommen wir auch ganz nah ran an das Gießener Landgraf Ludwigs-Gymnasium“ sagt Manfred Lotz, Vorsitzender des Lumdatalbahn-Vereins LB e.V.

Mit dem vorgesehenen Haltepunkt Lollar Nord kommt die Lumdatalbahn auch der Lollarer Clemens-Brentano-Schu-

le sehr nahe. Über die Frage, ob die Bahn auch für diese Schule eine Erschließungsfunktion wahrnehmen kann, diskutieren die LB e.V.-Mitglieder häufig. Vorsitzender Manfred Lotz: „Wir wissen, dass manche Eltern sehr sensibel reagieren, wenn ihre Kinder wenige hundert Meter zu Fuß laufen sollen. Andererseits nimmt die Einsicht in die Tatsache zu, dass Fußwege gesund sind. Die Konzentrationsfähigkeit steigt, wenn Kinder nicht per Mama-Taxi oder im übervollen Bus direkt vor die Schultür gefahren werden.“

Für den Verein Lumdatalbahn bedeutet

*In den Schulbusfahrten
im Lumdatal geht es
häufig eng zu.*

Foto: Manfred Lotz



die Lösung der Schülertransportfrage im Lumdatal auch ein Stück Wertschätzung für die betroffenen Kinder und deren Familien. Wenn die Schulpolitik schon zu einer Konzentration der Schulstandorte geführt hat und vielleicht noch weiter führen wird, dann soll wenigstens die Anreise stressfrei erfolgen – mit moderaten Fußwegen vielleicht sogar gesundheitsfördernd. Die Bahn bietet deutlich mehr Sitzplätze. Sollten die wider Erwarten einmal nicht reichen, fährt sie wenigstens ruckfrei, ohne Schlingern und bietet mehr Sicherheit beim Stehen.

Wenn sich in der öffentlichen Diskussion und in den immer noch ausstehenden Gutachten herausstellt, dass der Bus die Clemens-Brentano-Schule besser erschließt als die Bahn, dann wird die Bahn eben für Entlastung in diesen Bussen sorgen. Denn dann müssen sich nach Ansicht des LB e.V.

wenigstens nicht alle Nutzergruppen – Berufstätige, Studenten und Schüler der Gießener Schulen – zur gleichen Zeit in die gleichen Fahrzeuge drängen. Durch das landesweit gültige, preislich sehr attraktive Schülerticket sowie durch das Jobticket für Landesbedienstete wird die Nachfrage insbesondere an Werktagen weiter steigen.

Der LB e.V. wird bei einem seiner regelmäßigen öffentlichen Informations- und Diskussionsgespräche dem Thema Schülerbeförderung ein Forum bieten. Das nächste Podiumsgespräch findet am 29.09.2017 in Allendorf/Lumda statt und wird der Themenreihe „Deutsche Schienenverkehrswochen“ des Deutschen Bahnkundenverbandes angehören. Der Verein Lumdatalbahn ist Mitglied im Deutschen Bahnkundenverband DBV. Das Gespräch wird von Klaus Pradella vom Hessischen Rundfunk moderiert.

Deutsche Schienenverkehrswochen des DBV - Veranstaltungstipp

Die Lumdatalbahn im 21. Jahrhundert – Podiumsdiskussion des Lumdatalbahn-Vereins

am 29. September 2017, 19 Uhr

In „Reunings Halle der Kunst“, Allendorf/Lumda, Markstraße 2,
Bushaltestelle Treiser Straße

Mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Politik sowie unabhängigen Verkehrsexperten zum Schwerpunktthema Schülerverkehr. Moderiert von Klaus Pradella (Mitarbeiter des Hessischen Rundfunks).

Reden u n d Handeln – die Themenreihe des Lumdatalbahn-Vereins

Bahn informiert Bürger zum Ausbau der Main-Weser-Bahn

(jl) In Frankfurt und Dortelweil hat die Deutsche Bahn Netz AG im Mai 2017 in zwei Infomärkten die Bürger über den kommenden Ausbau der Main-Weser-Bahn informiert. Ab Herbst 2017 sollen im ersten Bauabschnitt zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel bis 2022 zwei zusätzliche Gleise gebaut werden, im zweiten Bauabschnitt wird im Anschluss bis Friedberg der viergleisige Ausbau erfolgen.

Mit Stellwänden, Vorträgen und Demonstrationen z.B. zur Lautstärke von Bahnlärm an Bahnstrecken hatte die Bahn umfangreiche Informationen für die interessierten Bürger mitgebracht. So konnten Anwohner schnell feststellen, wie hoch die Schallschutzwand an ihrem Grundstück wird oder wie die An- und Abfahrtswege der Baustellenlogistik verlaufen. Um nicht durch Wohngebiete mit Bau-LKWs fahren zu müssen, wird es teilweise getrennte An- und Abfahrtswege geben. An der Bundesstraße 3 im Bereich der Niddabrücke wird

eine eigene Baustellen-Auf- und Abfahrt eingerichtet, wodurch Wege durch Bad Vilbeler Wohngebiete vermieden werden.

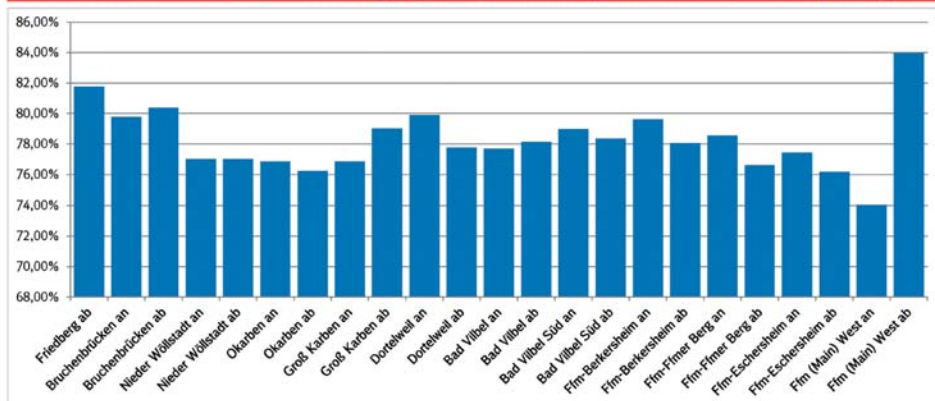


Auch im bestehenden Bahnverkehr wird es zu Einschränkungen kommen. Teilweise wird während der Bauarbeiten nur ein Gleis zur Verfügung stehen, sodass nicht alle heutigen Züge verkehren können. Teilweise werden Züge über Hanau umge-

Die Veranstaltung im Kultur- und Sportforum Dortelweil stieß auf großes Interesse



Pünktlichkeit der S6 von Friedberg Richtung Frankfurt (bis max. 2:59 Min. Verspätung)



Die heutige Pünktlichkeit der S-Bahn auf der Main-Weser-Bahn ist schlecht: Bis Frankfurt-West ist jeder vierte Zug bis zu 3 Minuten verspätet. Grafik DB Netz AG

leitet oder bei der S-Bahn Takte ausgedünnt. Für wenige Wochen wird es zu Totalsperrungen kommen, welche aber nur in den Schulferien oder an Wochenenden stattfinden sollen. Die heutige Reisezeit wird sich während der Bauarbeiten um maximal 3 bis 4 Minuten verlängern (außer bei Umleitungen über Hanau).

In drei Vorträgen zu den Themen „Projektziele und verkehrlicher Nutzen“, „die Nutzen-Kosten-Untersuchung“ und „Rund um die Baustelle“ wurden verschiedene Themen betrachtet. Nach den Vorträgen bestand die Möglichkeit, eigene Fragen zu stellen, wovon auch teilweise ausgiebig Gebrauch gemacht wurde.

Während die Veranstaltung auf dem

Frankfurter Messegelände nur schwach besucht war, waren im Dortelweiler Kulturforum über 100 Bürgerinnen und Bürger der Einladung der Deutschen Bahn gefolgt. Ein Großteil der Interessenten schien dem Ausbauprojekt positiv gegenüber zu stehen; nur einzelne Besucher äußerten sich sichtbar negativ über das Ausbauprojekt und die vorgestellte Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Aus Sicht von Pro Bahn & Bus ist es erfreulich, dass die Bahn nun endlich die Bürger offensiv über den Ausbau informiert. Auf der seit einiger Zeit frei geschalteten Homepage www.s6-frankfurt-friedberg.de können im Bereich Service alle Vorträge sowie die Inhalte der Stellwände heruntergeladen werden.

HESSENSCHIENE-ABO

für 18 Euro 2 Jahre druckfrisch nach Hause

Stand von „Rhein-Main-Plus“ und weiterer Schienenprojekte im Rhein-Main-Gebiet

(fl) Im Jahr 2001 wurde das Projekt Frankfurt 21 offiziell beendet. Frankfurt 21 sah im Kern eine unterirdische Verbindungsbahn für den Regional- und Fernverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ostbahnhof vor. Die Main-Weser-Bahn sollte als wichtige Zulaufstrecke von Osten und nicht von Westen her in den neu entstehenden Tunnel eingefädelt werden, hätte also eine längere Neubaustrecke bekommen.

Ziel war nicht nur die Beschleunigung des Durchgangsverkehrs, sondern auch die Erweiterung der Stadtfläche durch den Entfall oberirdischer Bahnanlagen. Zwei Jahre nach der vor allem finanziell bedingten Beerdigung des Tunnelprojekts erfolgte die Vorstellung des Projektes Rhein-Main-Plus (offizielle Schreibweise: Rhein Main^{Plus}) zur Leistungsverbesserung des bestehenden Kopfbahnhofs und seiner Zulaufstrecken. Mehrere Verkehrs- und Um-

weltverbände, vor allem aber auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV hatten wiederholt auf die mangelnde Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen in Frankfurt und im näheren Umland hingewiesen. Seit der Vorstellung von Rhein-Main-Plus sind annähernd 15 Jahre vergangen - ein Zeitraum, den man auch für die Realisierung des als komplizierter und teurer geltenden Projektes Frankfurt 21 vorgesehen hatte. Höchste Zeit also, einen Blick auf den

Wichtiges Schienenprojekt im Rhein-Main-Gebiet: Der Ausbau der Main-Weser-Bahn im Abschnitt Frankfurt-West - Bad Vilbel soll im Herbst 2017 beginnen



Realisierungsstand von Rhein-Main-Plus zu werfen, welches ja auch mit dem Ziel entwickelt wurde, möglichst schnell und schrittweise zu bauende Verbesserungen für den Betriebsablauf zu erzielen.

S-Bahn-nahe Verkehrsverbesserungen und viergleisiger Ausbau Frankfurt West – Bad Vilbel

Von den 2003 im Grundsatz vereinbarten und 2009 präzisierten Rhein-Main-Plus Maßnahmen profitiert bislang am ehesten die S-Bahn. Die Ausrüstung der unterirdischen S-Bahn-Stammstrecke mit zeitgemäßer Signaltechnik steht vor ihrem Abschluss, wegen der äußerst komplizierten Bauabläufe und der sehr begrenzten Möglichkeiten zur Vollsperrung des Tunnels musste sie über mehrere Jahre gestreckt erfolgen. Die Inbetriebnahme wird im Sommer 2018 stattfinden. Erfreulicherweise werden einige Stationen auch optisch aufgewertet, und die B-Ebene am Hauptbahnhof soll umfassend neu gestaltet werden. Im Bereich „fahrgastfreundliche Stationen“ bleibt aber auch noch viel zu tun.

Im Bau befindet sich auch die neue S-Bahnstation Gateway Gardens im Flughafengebiet. Vier Kilometer Strecke entstehen neu bzw. als Teilersatz der bisherigen Flughafenschleife. Die Investitionskosten betragen nach bisherigem Planungs-

stand 260 Millionen Euro – ein sehr hoher Preis für eine einzelne neue S-Bahnstation, die aber immerhin 19.000 zusätzliche Fahrten pro Tag im S-Bahnnetz generieren soll. Das Projekt genießt bei der Landesregierung eine hohe Priorität, ebenso wie die ganze Flughafenentwicklung. Die Inbetriebnahme soll 2019 stattfinden. Bis auf Weiteres ohne S-Bahn-Anschluss bleibt dagegen das neu entstehende Terminal 3. Dessen Anbindung an das Schienennetz war allerdings auch nicht Bestandteil von Rhein-Main-Plus.

In „trockenen Tüchern“ dürfte dagegen nach einem äußerst langwierigen Planungsprozess mit zahlreichen gerichtlichen Auseinandersetzungen der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel sein. Der Baustart soll im Herbst 2017 erfolgen, die Arbeiten werden sich wegen der begrenzten Möglichkeiten zur Streckensperrung über mehrere Jahre bis etwa 2022 erstrecken. Der anschließende Ausbau bis Friedberg befindet sich teilweise im Stadium der Planfeststellung. 550 Millionen Euro sind für den Gesamtausbau vorgesehen.

Beim Streckenneubau zur Haltestelle Gateway Gardens ist die neue Linienführung überall erkennbar. Im Bereich des Frankfurter Kreuzes unterquert die Strecke die A5



Nordmainische S-Bahn

Erst 2021 soll der Bau der nordmainischen S-Bahn nach Hanau beginnen. Derzeit laufen die Planfeststellungsverfahren. Im Wesentlichen wird die Bestandsstrecke um zwei Gleise erweitert, und in Frankfurt ist der Anschluss an den Stammstreckentunnel bei der Station Konstablerwache herzustellen. Die Station Frankfurt-Fechenheim wird neu gebaut und ersetzt den peripher gelegenen Bahnhof Mainkur. Der Ersatz eines Bahnübergangs als Einzelbaumaßnahme beginnt 2019. Mit dem Bau des S-Bahn-Tunnels zwischen Konstablerwache und Frankfurt-Ost wird eine Parallelstrecke zur Frankfurter U-Stadtbahn geschaffen. Deshalb und wegen der nach wie vor eher peripher gelegenen Stationen in der Stadt Maintal ist die

nordmainische S-Bahn nicht ganz unumstritten. Tatsache ist, dass der schlechte Zustand der bestehenden Stationen und die vielfach fehlende Barrierefreiheit keine größeren Aufschübe mehr erlaubt. Auch das derzeitige Fahrplanangebot ist nicht mehr zeitgemäß.

Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Hauptbahnhof und auf den Zulaufstrecken

Stadion

Ein zentrales und äußerst wichtiges Projekt ist der Umbau des Knotens Stadion. Der Kernbereich wurde Mitte der „Nuller Jahre“ zur Fußball-WM 2006 erneuert und hat neue vereinfachte Fahrwege, neue Bahnsteige sowie ein neues Stellwerk er-

Diesen Weg im Frankfurter Osten hätten nach dem Plan von Frankfurt 21 auch die Züge der Main-Weser-Bahn genommen. Bei Frankfurt-Mainkur wäre die Strecke von Karben bzw. Bad Vilbel her kommend in die Nordmainische Bahn eingefädelt worden. Heute warten die freien Flächen auf die Verwirklichung der nordmainischen S-Bahn. Foto: Friedrich Lang



Am Knotenpunkt Stadion fanden in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche Baumaßnahmen statt, die der Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs dienen. Der Knoten ist aber weiterhin überlastet



halten. Weitere Baustufen stehen aber noch aus, wobei die Bezeichnung „Stadion“ auch für Verbesserungen Richtung Niederrad bis hin zur nördlichen Mainseite und künftig auch Richtung Mannheim (Einfädelerung der projektierten Neubaustrecke) steht. Der Knoten ist extrem belastet, Zielzustand ist eine sechsgleisige Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadion, wozu auch der Neubau einer weiteren Niederländer Eisenbahnbrücke über den Main erforderlich ist. Die zweite Baustufe mit den Verbesserungen Richtung Hauptbahnhof könnte 2019 starten. Die dritte Baustufe mit Zielrichtung Riedbahn/Mannheim ist derzeit zeitlich nicht absehbar.

Homburger Damm

Nordmainisch aus Richtung Westen kommende Züge erreichen den Frankfurter Hauptbahnhof im Bahnhofsvorfeld größtenteils über eine 800 Meter lange Einfädelerungstrecke in Hochlage, den „Homburger Damm“. Anders als die historisch bedingte Bezeichnung vermuten

lässt, dient er vorwiegend dem schnellen Regionalverkehr von und nach Wiesbaden sowie Richtung Niedernhausen und Limburg. Bad Homburg spielt bei der Streckenbelegung eine untergeordnete Rolle. Die eingleisige Strecke in Hochlage wird um ein weiteres Gleis auf einem teilweise parallel verlaufenden Damm ergänzt. Die getrennte Führung der beiden Richtungsgleise ist erforderlich, um niveaugleiche Kreuzungen im Bahnhofsvorfeld zu vermeiden. Der Bau hat im Juni 2017 begonnen, die komplizierten Bauabläufe im Gleisvorfeld und im Stadtgebiet lassen eine Inbetriebnahme voraussichtlich erst 2021 möglich werden.

Neuordnung der Bahnsteigleise im Hauptbahnhof

Die Deutsche Bahn plant im Frankfurter Hauptbahnhof eine Trennung der Bahnsteigleise in einen Fernbahn- und einen Regionalbahnteil. Der Ausbau des Homburger Damms gilt als Baustein zur Umsetzung des Konzepts. Künftig soll der südliche Bahnhofsteil mit den Bahnsteig-

gleisen 1 bis 6 dem Fernverkehr vorbehalten bleiben.

Renovierung der Verkehrsstation Hauptbahnhof

Ein echtes Langzeitprojekt ist die Renovierung und Verbesserung des Hauptbahnhofs selbst. Schon bald nach dem Abschied von Frankfurt 21 begann die damals kaum noch aufschiebbar Sanierung der Bahnsteighalle. Auch ein neues elektronisches Stellwerk wurde relativ schnell nach der Einigung auf den Rahmenplan Rhein-Main-Plus verwirklicht. Eine neue Stellwerkstechnik ist vielfach die Grundlage für folgende Um- und Ausbauten, da die Alttechnik der Nachkriegszeit kaum noch an neue Erfordernisse angepasst werden kann.

Mehr Zeit lässt man sich leider mit dem Umbau der gemeinhin als „Verkehrsstation“ bezeichneten Bahnsteiganlagen, Serviceeinrichtungen sowie der Verkehrsflächen und Wege dazwischen. Der erwähnte Umbau der im Geist der 1970er Jahre nach Buchstaben benannten „B-Ebene“, also der Verteilerebene zwischen dem

Bahnhofsvorplatz und den Tiefbahnhöfen von U- und S-Bahn, wurde mehrfach verschoben und soll jetzt 2019 beginnen.

Die Verteilerebene soll zum Bahnhofsgebäude und zu den Bahnsteigen hin erweitert werden, wobei in den neu entstehenden Bereichen eine nach oben offenere Gestaltung angestrebt wird. Dadurch und durch den teilweisen Rückbau von Ladenteilen entlang der Bahnhofsfassade in der Querhalle sollen sich die Fahrgastströme entzerren. Heute kommt es bei der Ankunft längerer Züge regelmäßig zu gegenseitigen Behinderungen zwischen den Fahrgastströmen in der Querhalle und denjenigen von den Bahnsteigen. Nach Ansicht des Autors tragen die quer in der Halle stehenden Imbissbuden deutlich zur der Situation bei, jedoch ist auch hier eine Änderung im Rahmen des Baus neuer Treppengänge und Aufzüge zu erwarten.

Fernverkehrsstrecken von/nach Frankfurt

Über den Sachstand an den Neu- und Ausbauprojekten Richtung Mannheim, Fulda und Würzburg hat die Hessenschiene wiederholt berichtet. In diesem Artikel sollen sie daher nicht betrachtet werden.



Im Frankfurter Hauptbahnhof sollen alle Nahverkehrszüge nur noch von den Gleisen 7 bis 24 fahren. Die Publikumsanlagen sollen umfassend modernisiert werden (B-Ebene, Eingangshalle)

Regionaltangente West und der Stadtverkehr auf der Schiene

Die Regionaltangente West scheint nach vielen Jahren der Diskussion die wichtigsten Hürden genommen zu haben, der Nutzen für ihre jeweilige Stadt wird von immer mehr Kommunalpolitikern betont. Dies zeigt sich beispielsweise auch in dem Wunsch südlich von Neu-Isenburg gelegener Kommunen, einen Anschluss an das entstehende System zu bekommen oder am vorgesehenen Streckenendpunkt Neu-Isenburg weitere Gebiete zu erschließen. Anders als die innerstädtischen Frankfurter U-Stadt- und Straßenbahnstrecken ist die Regionaltangente West Bestandteil des Maßnahmenbündels Frankfurt Rhein-Main-Plus.

Für die nördliche Teilstrecke hat die „frühe Bürgerbeteiligung“ im Rahmen der bevorstehenden Planfeststellung begonnen. Größere Trassendiskussionen sind nicht mehr zu erwarten. Ob sich die gewählte Betriebskonzeption mit den Rahmenbedingungen einer stadtverkehrstauglichen Zweisystembahn bei einer sehr erfolgreichen Fahrgastnachfrage bewährt, bleibt abzuwarten. Im Klartext: Es könnte eng werden in den maximal 75 Meter, mit Ausnahme-genehmigung eventuell 100 Meter langen Zügen. Die Züge sol-

Im Rahmen einer Werbefahrt für die Regionaltangente-West kamen am 24. Juni 2017 zwei Mehrsystemtriebwagen der Albtal-Verkehrsgesellschaft auch nach Bad Soden
Foto: Gregor Atzbach



len äußerlich wie die Stadtbahn-Triebwagen der Baureihe U5 aussehen und wohl auch gleiche Abmessungen haben.

Keine erkennbare Rolle im Rahmen von Rhein-Main-Plus spielt die bessere Vernetzung zwischen der Frankfurter U-Stadtbahn bzw. der Straßenbahn und dem Eisenbahnverkehr. Mit der U5-Verlängerung Preungesheim – S-Bahn Frankfurter Berg würden interessante neue Verbindungen entstehen, bei gleichzeitiger Entlastung des innerstädtischen Netzes, denn nicht jede Fahrt muss über den Hauptbahnhof führen. Besser lösbar als heute wäre auch die Verknüpfung zwischen dem U-Stadtbahn-Linienbündel U1, U2, U3 und U8 einerseits und der S6 in Eschersheim andererseits. Und in Höchst wartet die Straßenbahnlinie 11 seit Jahrzehnten auf eine Weiterführung zum Bahnhof des bedeutenden Stadtteils.

Fazit

Es ist ein sehr positiver Ansatz, anstehende Ausbauten an der Infrastruktur in ein langfristiges Zielkonzept einzubinden. Frankfurt Rhein-Main-Plus ist ein Rahmen-

plan und solche Rahmenpläne helfen, verkehrspolitische Entscheidungen aufeinander abzustimmen. Selbst wenn nicht alles in wenigen Jahren umgesetzt werden kann, so bleiben doch immerhin Trassen frei, es werden sinnvolle bauliche Vorleistungen erbracht und Fehlplanungen vermieden. Auch für das Gegenteil finden sich Beispiele im engeren Rhein-Main-Gebiet. Kurzsichtige politische Entscheidungen ohne erkennbares Konzept wurden beispielsweise in Neu Isenburg getroffen, wo die Endstation der Frankfurter Straßenbahnlinie 17 am Stadtrand bis auf weiteres festzementiert ist. Bis sich die Regionaltangente West und die Frankfurter Straßenbahn an einer sinnvollen Stelle im Stadtgebiet treffen, dürften noch Jahrzehnte vergehen. Hier hätte ein Rahmenplan wie Frankfurt Rhein-Main-Plus auf lokaler Ebene viel Geld und Ärger sparen können, denn die Verlängerung der Straßenbahn ins Stadtgebiet wird zu gegebener Zeit kommen.

Kritik verdient der sehr lange Zeitraum bis zu Realisierung einzelner Projektstufen. Gebaut wurde in der Vergangenheit überwiegend dasjenige, was aus unterschiedlichsten Gründen nicht aufschiebbar war: Der Umbau der Station Stadion wegen der damals anstehenden WM, die elektronischen Stellwerke unter anderem auch wegen der prekärer werdenden Ersatzteilversorgung für die Alttechnik, das Hallendach, damit die Fahrgäste nicht im Regen stehen... Erst in jüngster Zeit sind mit dem Baustart am Homburger Damm, dem absehbaren Baustart für die Viergleisigkeit nach Bad Vilbel sowie dem Beginn der intensiven Planungsphase für die nordmainische S-Bahn, den sechsgleisigen Aus-

bau Stadion-Hauptbahnhof und die Regionaltangente West echte Kapazitätsausweitungen auf den Weg gebracht worden. Fertig werden dürfte einiges davon um das Jahr 2023 und damit zwei Jahrzehnte nach der Vorstellung von Frankfurt Rhein-Main-Plus.

Den Plänen für Frankfurt 21 scheint kaum jemand eine Träne nachzuweinen. Dabei wäre der Umbau eines großen Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof an dieser sehr zentralen Stelle im deutschen Fernverkehrsnetz, mit Durchgangsstrecken in Nord-Süd- UND Ost-West-Richtung, sicher eines der sinnvolleren Megaprojekte geworden. Die berechtigte Angst vor jahrzehntelangen Baustellen, der sehr hohe Finanzbedarf und das „Geschmäcke“, dass der Bahn Flächen entzogen und dem umstrittenen Hochhausbau zugeführt werden könnten, haben den Abschied von Frankfurt 21 für viele leicht gemacht. Fakt ist aber leider, dass Frankfurt für durchfahrende Züge immer eine größere Barriere darstellen wird als beispielsweise Mannheim, Hannover oder Düsseldorf mit ihren Durchgangsbahnhöfen und den überwiegend schnellen Zulaufstrecken. Will man in Frankfurt einen ähnlichen Effekt erzielen, so kommt man um die verstärkte Nutzung des Südbahnhofs oder des Flughafen-Fernbahnhofs nicht herum – mit allen Nachteilen für umsteigende Fahrgäste. Frankfurt Rhein-Main-Plus kann diesen Mangel im Fernnetz nur ansatzweise beseitigen, den Nutzen des Programms hat eher die Region – immerhin!

Straßenbahnausbau in Darmstadt stockt: Wie geht es weiter mit der Lichtwiesenbahn?

(og) Die Lichtwiesenbahn ist ein geplantes Teilstück der Straßenbahn in Darmstadt. Die Strecke soll an der bestehenden Haltestelle Hochschulstadion abbiegen und parallel zum Lichtwiesenweg am Fachbereich Architektur und der Mensa vorbei am Medien- und Hörsaalzentrum am Campus Lichtwiese enden. Die Strecke soll zwei neue Haltestellen erhalten. Das neue Stück der Linie 2 soll die Buslinie KU vollständig und die Linie K teilweise ersetzen.

Darmstadt hat etwa 155.000 Einwohner, die verschiedenen Hochschulen besuchen etwa 41.000 Studenten. Auf dem Campus Lichtwiese studieren etwa 12.000 Studenten, außerdem arbeiten dort rund 2.000 Beschäftigte.

Aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren für die Strecke, die stark seitens der grün-schwarzen Koalition, der TU Darmstadt, des Verkehrskonzerns HEAG mobilio und des Studierendenparlaments gefördert wird. Auch HEAG mobilio geht davon aus, dass die Verkehrsbedienung mit Bussen absehbar nicht mehr ausreicht. Für die Strecke wurde ein NKU-Faktor von 1,66 ermittelt.

Wie viele Schienenprojekte ist auch die Lichtwiesenbahn nicht unumstritten. Es gibt eine Bürgerinitiative „Pro Lichtwiese“, die den Bau verhindern möchte. Ihre Gründe sind im Wesentlichen die ihrer Meinung nach zu hohen Kosten im Verhältnis zum Nutzen und die angeblich weitgehende Aufgabe des Naherholungsgebietes an der Lichtwiese. Dazu kommen Bedenken, dass die abbiegenden Straßenbahnen den Pkw-Verkehr behindern und die Buskunden aus Rich-



Die Gründe sind im Wesentlichen die ihrer Meinung nach zu hohen Kosten im Verhältnis zum Nutzen und die angeblich weitgehende Aufgabe des Naherholungsgebietes an der Lichtwiese. Dazu kommen Bedenken, dass die abbiegenden Straßenbahnen den Pkw-Verkehr behindern und die Buskunden aus Rich-

Das Straßenbahnnetz in Darmstadt wird in nächster Zukunft wohl nicht weiter ausgebaut.

Im Bild eine Straßenbahn der Linie 5 am DB-Bahnhof Kranichstein

Foto: PB&B





Der geplante Streckenverlauf der Lichtwiesenbahn (rot). Grafik: HEAG mobilio

tung Mühltal aufgrund häufiger Verspätungen am Böllenfalltor künftig längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssten, weil wegen des Wegfalls der Linie 2 nur noch im 15-Minuten-Takt (statt heute alle 7,5-Minuten) gefahren würde. Hinzu kommt durchaus als Besonderheit, dass auf der neuen Strecke ein Betrieb nur während Semester- und Schulzeiten vorgesehen ist, also an Mo - Fr von 5 bis 21 mit 15-Minuten-Takt, der zwischen 7 und 18 Uhr auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet werden soll.

Bislang schien es, als würde der Bau des Streckenastes planmäßig durchgeführt. Anfang Mai 2017 musste die grün-schwarze Stadtspitze jedoch bekannt geben, dass durch verminderte Einnahmen bei der Gewerbesteuer (Ausfall von etwa einem Viertel der geplanten Gewerbesteuereinnahmen) eine Mindereinnahme von 52 Mio. Euro im laufenden Jahr zu verzeichnen wäre. Diese Situation führte zum Verzicht auf Projekte, bei denen der Nutzen bezweifelt wurde, wie die Bewerbung für die Landesgartenschau 2022.

Die schlechte Finanzlage war dann auch die Begründung der Mehrheit der Stadtverordneten, die für 2017 vorgesehenen Planungskosten für die Lichtwiesenbahn im

Juni 2017 nicht zu bewilligen. Ferner wurde die zum 1. Juli 2017 vorgesehene Einführung eines Sozialtickets von der Tagesordnung genommen.

Damit ist die weitere Arbeit an der Straßenbahnverlängerung für dieses Jahr blockiert. Das Projekt selbst ist damit noch nicht endgültig beendet, allerdings hat die Mehrheit im Stadtparlament deutlich gemacht, dass sie es in Anbetracht der Finanzlage für entbehrlich hält. Die Stadt Darmstadt hat aktuell insgesamt keinen ausgeglichenen Haushalt und steht damit in der Gefahr, dass das Land Zahlungen in Höhe von 186 Mio. Euro wegen des Schutzschirmvertrags zurückfordern könnte.

Unter diesen Rahmenbedingungen wird es aufschlussreich sein, welche Gewichtung der Ausbau der Straßenbahn im Vergleich zu anderen Aufgaben und Einnahmemöglichkeiten in Darmstadt bekommt.

Weitere Infos:

Heag mobilio zur Lichtwiesenbahn:
<https://www.heagmobilo.de/faq-lichtwiesenbahn/>

Bürgerinitiative Pro Lichtwiese:
<http://petition-darmstadt.weebly.com>

VRM will Doppeldeckerbusse einsetzen

Ein Hauch von Berliner Luft in Simmern – Testfahrt im Doppeldeckerbus

(jl) Wer kennt sie nicht, die Doppeldeckerbusse aus Europas Metropolen wie London oder Berlin. Nun könnten auch im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) neue Zeiten anbrechen und mittelfristig Doppeldeckerbusse eingesetzt werden. Hintergrund sind die Planungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Regionalkonzepts Rheinland-Pfalz-Nord für den Busverkehr auch im Bereich des Rhein-Hunsrück-Kreises.

Im Schülerverkehr gibt es dort viele Schüler, die eine längere Strecke zu ihrer Schule mit dem Bus zurücklegen müssen, teilweise über 45 Minuten. Hier ist es nicht zumutbar, die ganze Strecke im Bus stehend zu verbringen. Um die Schüler mit vertretbarem Aufwand sitzend in den Bussen befördern zu können, werden in der Regel Gelenkbusse mit ca. 50 Plätzen eingesetzt. Dies ist jedoch wegen der topographischen Voraussetzungen im gebirgigen Hunsrück nicht immer umsetzbar. Manche Kurvenradien sind zu eng, ein Wenden ist mit diesen Fahrzeugen nicht möglich.



Eveline Kienberger (MAN), Daniel Jung-hans (VRM), Stephan Pauly (VRM), Landrat Dr. Marlon Bröhr (Rhein-Hunsrück-Kreis) und Christoph Wingenter (MAN) testeten den Neoplan-Doppeldecker



Als spannende Alternative könnten hier die Doppeldeckerbusse zum Einsatz kommen. Sie bieten vergleichbar viele Sitzplätze (ca. 90) und sind mit 14 Metern rund 4 Meter kürzer als die Gelenkbusse. Mögliche weitere Einsatzmög-

Der für den Nahverkehr konzipierte Bus verfügt über Zieldisplays und einen Niederflureinstieg für mobilitätseingeschränkte Personen 4 Fotos: VRM

Blick ins Oberdeck

lichkeit der Doppeldeckerbusse ist neben dem erwähnten Schülerverkehr auch die im Nahverkehrsplan des Rhein-Hunsrück-Kreises vorgesehene Express-Bus-Linie von Simmern über Rheinböllen nach Bad Kreuznach.

Diese soll über die B50 sowie die A61 fahren, jedoch müssen laut Straßenverkehrsordnung bei Autobahnfahrten alle Fahrgäste einen Sitzplatz haben. Hier hat der Doppeldeckerbus gegenüber dem Gelenkbus den Vorteil, dass er eine höhere Geschwindigkeit auf der Autobahn fahren kann (ca. 100 km/h) und zudem über ein komfortableres Fahrwerk verfügt. Ein weiterer Aspekt beim Test des Doppeldeckerbusses ist, dass er eine um etwa das 2,5fache höhere Sitzplatzkapazität als ein normaler Standardbus aufweist. Dementsprechend ist mit einem geringeren Personalaufwand im Betrieb zu rechnen. Bei der Routenplanung ist jedoch genau darauf zu achten, dass es keine Unterführungen geben darf, die niedriger als 4 Meter sind.

Möglich gemacht hat den

Trotz hoher Sitzplatzkapazität lässt sich der Doppeldeckerbus einfacher als ein Gelenkzug fahren



Test die MAN Vertriebsregion Südwest, die ihren neuen „Skyliner“ mit Linienbus-Ausstattung für die Probefahrt zwischen Rheinböllen und Simmern zur Verfügung gestellt hat. Tester waren unter anderem die Landrat des Rhein-Hunsrück-Kreises, Dr. Marlon Bröhr, der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), Stephan Pauly, sowie der Bereichsleiter für Verkehr und Wettbewerb beim VRM, Daniel Junghans.



Geld zurück: Neue 10-Minuten-Garantie des RMV

(og) Wer öffentliche Verkehrsmittel nutzt, will fahrplangemäß pünktlich ankommen. In den meisten Fällen klappt das. Aber was passiert, wenn Bus, Zug, Tram oder U-Bahn verspätet fahren und der Fahrgast zu spät am Ziel ankommt? Neben den bisherigen Möglichkeiten zur Fahrgelderstattung – Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr und RMV-Mobilitätsgarantie bzw. Nutzung anderer Angebote (Fernverkehr, Taxi) – kann der Kunde künftig auch die 10-Minuten-Garantie nutzen.

Seit Juni 2017 können sich Kunden im RMV den Ticketpreis voll oder zumindest teilweise erstatten lassen, wenn ihre geplante Verkehrsverbindung am Ziel 10 Minuten oder mehr verspätet ist. Das bedeutet, dass es nicht auf die Verspätung des einzelnen Verkehrsmittels ankommt, sondern nur noch darauf, ob man sein Ziel pünktlich erreicht – unabhängig von einzelnen Umstiegen.

Die Erstattung unterscheidet nach Einzel- und Zeitkarten sowie der Möglichkeit, sich zwischen 21 Uhr und 4 Uhr Taxikosten erstatten zu lassen. Details finden sich im Internetauftritt des RMV. Die Erstattung ist ferner differenziert nach Preisstufen, maximal werden 6 Euro je Einzelfahrt erstattet.

Inhaber sehr günstiger Zeitkarten (JobTickets, FirmenCard, SemesterTickets, Ferienkarten sowie Inhaber von Schwerbehindertenausweisen mit Wertmarke) erhalten nur eine Entschädigung von 0,50 Euro. Inhaber von Schülerjahreskarten (Schülerticket Hessen, CleverCard, MobiTick) erhalten pro Verspätungsfall 0,70 Euro. Für diese Personengruppen wird es sich nur bei sehr häufigen Verspätungen lohnen, sich überhaupt die Mühe zu machen, den Fragebogen im Internet auszufüllen und dann noch zu einer Servicestelle zu gehen.

Die Erstattung erfolgt an einer von 33 Vertriebsstellen des RMV. Diese sind sehr unterschiedlich im Verbundgebiet verteilt. Während es in Landkreis und Stadt Offenbach in Summe sechs gut verteilte Auszahlungsstellen gibt, liegt im Landkreis Marburg-Biedenkopf und in der Stadt Marburg genau eine einzige. Erstaunlicherweise gibt es an vielen großen Bahnhöfen keine Auszahlung. Weder in Frankfurt, Gießen, Wiesbaden noch in Hanau ist die Auszahlung vorgesehen. In Darmstadt gibt es eine Auszahlungsstelle im und in Mainz am Bahnhof.

Die 10-Minuten-Garantie ist nur per Internet abzuwickeln. Die Verspätung muss innerhalb von 7 Folgetagen nach dem Vorfall unter www.rmv.de/rmv-10-minuten-garantie-antrag reklamiert werden. Die Auszahlung eines Erstattungsbetrages ist nur möglich, wenn diese zuvor über das hierfür vorgesehene Internetportal beantragt und die Fahrgelderstattung genehmigt wurde.

Nach Eingang einer Meldung erhält der Kunde per E-Mail eine Eingangsbestätigung mit einer Vorgangsnummer und Hinweisen zum weiteren Vorgehen. Ist die Prüfung durch den RMV erfolgreich, bekommt der Kunde eine Benachrichtigung, dass er an einer der 33 Vertriebsstellen sich

	10-Minuten-Garantie	RMV-Mobilitätsgarantie	Kundenrechte Eisenbahnverkehr
Erstattungsfähige Fahrkarten	(fast) alle, für die der Kunde bezahlt hat (keine KombiTickets)	Persönliche Jahreskarte für Erwachsene	Fahrkarten des Nah- und Fernverkehrs der Eisenbahn
Betroffene Verkehrsmittel	(fast) Alle mit RMV-Fahrkarten nutzbare (nicht Anrufverkehre)	Regionalverkehre (und lokale Verkehre, wenn die Verspätung vom Regionalverkehr stammt)	Eisenbahnverkehre
Minimale Verspätung für Anspruchsberechtigung	10 Minuten	20 Minuten	20 Minuten -> Fernverkehr nutzen; 60 Minuten -> Erstattung
Erstattung bei höherer Gewalt	Ja, bis zu zwei Fahrten / Tag	Nein	Nein
Erstattung	Nur bar	Nur Überweisung	Bar / Überweisung / Gutschein nach Wahl
Antrag	Online	PDF herunterladbar	PDF herunterladbar

Vergleich der Erstattungsmöglichkeiten bei Verspätungen Grafik: Pro Bahn & Bus

den Betrag in bar auszahlen lassen kann. Dort muss bei Abholung die Fahrkarte vorgelegt werden, Onlinetickets müssen durch Einzel- oder Sammelbeleg nachgewiesen werden. Erstattungen müssen innerhalb drei Monaten abgeholt werden, ansonsten verfallen sie.

Der Fahrgast muss sich im Verspätungsfall bzw. bei Ausfall des Verkehrsmittels für eine der oben erwähnten Erstattungsmöglichkeiten (10-Minuten-Garantie, Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr, RMV-Mobilitätsgarantie) entscheiden. Dabei kann keine allgemein gültige Empfehlung gegeben werden, welche dieser Möglichkeiten „die beste“ ist. Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr betreffen nur Eisenbahnverkehre. Sie sind nur bei Verspätungen ab 60 Minuten in Anspruch zu

nehmen, können dann aber im Einzelfall zu höheren Erstattungen führen. Die RMV-Mobilitätsgarantie wiederum gilt nur für Inhaber persönlicher Jahreskarten und auch nur dann, wenn die Verspätung bei Nutzung regionaler Verkehrsmittel entstanden ist.

Besonders zu erwähnen ist, dass die 10-Minuten-Garantie auch bei höherer Gewalt gilt, wenngleich eingeschränkt auf zwei Fahrten pro Tag.

Weitere Infos unter:

https://www.rmv.de/servlet/segment/de/Service/Garantien_und_Fahrgastrechte/RMV-10-Minuten-Garantie/#toc_87718

Kommentar:

10-Minuten-Garantie ist ein richtiger Schritt

Die freiwillige Leistung „10-Minuten-Garantie“ des RMV folgt dem sinnvollen Grundgedanken, dass den Kunden die Verspätung am Fahrtende interessiert. Wenn man trotz zwischenzeitlicher Verspätung sein Ziel pünktlich erreicht, weil die Anschlüsse warten oder großzügig bemessen sind, gibt es aus Kundensicht kein Problem. Wenn andererseits schon eine geringe Verspätung zum Anschlussverlust führt, bedeutet das eine erhebliche Fahrzeitverlängerung – hier gab es bislang das Problem, dass die Rechte im Eisenbahnverkehr den Übergang von anderen Verkehrsmitteln auf die Eisenbahn und umgekehrt nicht abdecken. Insofern: Ein echter Fortschritt.

Weiterhin ein echter Fortschritt ist, dass nun alle RMV-Fahrkarten einbezogen sind und nicht wie bei der RMV-Mobilitätsgarantie nur die persönlichen Jahreskarten des Erwachsenentarifs. Bedauerlich ist jedoch, dass die 10-Minuten-Garantie die Nutzung des Internets zwingend erfordert. Es gibt keinen Vordruck, den man herunterladen kann oder der in den Servicestellen erhältlich ist.

Unverständlich ist aber, dass Kunden, die eTicket oder HandyTicket nutzen, sich das Bargeld an einer Auszahlungsstelle abholen müssen. Bei der Erstattung gemäß den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr werden die Informationen, die dem Verbund vorliegen, genutzt. Warum ist das nicht auch bei der 10-Minuten-Garantie möglich? Es ist gut und aus Gründen der anonymen Zahlung wichtig, dass es die Möglichkeit der Bargelderstattung gibt. Der RMV sollte aber gleichzeitig Kunden, die ihre elektronischen Fahrkarten bargeldlos bezahlen und deren Bankverbindung vorliegt, auch die Erstattung ohne Besuch der Auszahlungsstelle ermöglichen.

Hier kann das Internet konkrete Vorteile für den Kunden gegenüber der Papierfahrkarte bringen. Es ist deshalb wünschenswert, dass die bargeldlose Erstattung bald zusätzlich angeboten wird. Schließlich sind die Erstattungsbeträge oft so gering, dass sich in ländlichen Gebieten eine Anfahrt zur Erstattungsstelle aufgrund des Zeit- und Kostenaufwands nicht lohnt.

Die Erstattung auch bei höherer Gewalt kann zwiespältig beurteilt werden. Als Kunde freut man sich, als Steuerzahler berührt es seltsam, dass ein öffentliches Unternehmen auch dann zahlen soll, wenn es für den Ausfall bzw. die Verspätung nicht verantwortlich ist.

Oliver Günther

Serie Bahn und Wirtschaft

Bahn- und Bustüren aus Kassel

(fl) Einer der führenden Hersteller von Bahn- und Bustürsystemen hat seinen Sitz in Kassel. Die Bode-Gruppe wurde 1968 aus der seinerzeit vom Markt verschwindenden Schienenfahrzeugsparte des Traditionsunternehmens Wegmann heraus gegründet. Die „Kasseler Waggonfabriken von Wegmann, Harkort & Co“ existierten seit 1882 und haben unter anderem legendäre Reisezugwagen, aber auch Rüstungsgüter hergestellt. Mit Krauss-Maffei-Wegmann (KMW) gibt es außerdem ein zweites Nachfolgeunternehmen der Kasseler Waggon- und Panzerschmiede.

Die Bode-Gruppe blieb von 1968 bis 1995 eigenständig und wurde danach von der Schaltbau AG aus München übernommen. Unter der Schaltbau AG vereinigen sich weitere Bahn- und Bus-Komponentenfabriken, ebenso wie Hersteller von Streckenausrüstungen. Ein in Hessen nicht unbekannter Name ist Pintsch Bamag, ein heute in Dinslaken ansässiges Unternehmen der Schaltbau-Gruppe für Signal- und Sicherheitstechnik mit Wurzeln im Berliner Raum, in Hamburg und im hessischen Butzbach.

Bode hat noch in seiner Zeit als eigenständiges Unternehmen Zweigwerke in Spartanburg (USA), Athen (Griechenland) und Bursa (Türkei) gegründet. Seit 1986 hat man sich mit Türen für den ICE beschäftigt.

Als Teil der Schaltbau-Gruppe expandierte das Unternehmen weiter mit Firmenbeteiligungen in Polen (RAWAG in Rawicz, 2005) und

Viele Nahverkehrstriebwagen haben Bode-Türen, wie der hier abgebildete LINT54 der Bahngesellschaft vlexx in Mainz

Großbritannien (Rail Door Solutions Ltd., 2011). Neugründungen gab es in Seoul (Südkorea, 2011) und Shenyang (China, 2011). Als wesentliche Produktionsstandorte nennt das Unternehmen heute Kassel, Rawicz, Bursa, Spartanburg und Shenyang.

Der Kasseler Standort befindet sich im Stadtteil Bettenhausen und zählt rund 600 Beschäftigte. Außer Türen für Bahnen und Busse werden in etwas geringerem Umfang auch Schiebetüren für andere Straßenfahrzeuge hergestellt, etwa für Kleintransporter von VW. Kassel ist auch Standort eines 2014 gebauten Entwicklungszentrums. Die Schaltbau-Gruppe ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft.



Landesgartenschau setzt auf Autos und Busse Kein länderübergreifender ÖPNV geplant

(hpg) Bereits seit Ende Dezember 2016 soll das Verkehrskonzept der Landesgartenschau in Bad Schwalbach vorliegen, doch bedurfte es zunächst mehrerer Telefonate und eines Schriftwechsels, bis von der Leitung der LGS ein Exemplar zu bekommen war. Möglicherweise liegt das am Inhalt, der sich zwar ausgiebig mit der Anreise mit Privat-Pkw und Reisebussen, Radfahrern und Fußgängern beschäftigt, den ÖPNV allerdings erst unter dem letzten Punkt behandelt.

Für die Planer spielt die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln so gut wie keine Rolle. Im Verkehrskonzept heißt es dazu: „Mit dem ÖPNV ist Bad Schwalbach nur straßengebunden mit zwei Buslinien vom Hauptbahnhof Wiesbaden her erschlossen. Hierbei handelt es sich um die Linien 274 und 275 (beides Niederflrbusse).“ Auch die Lage des Rheingau-Taunus-Kreises, der im Gegensatz zu Schleswig-Holstein nicht „meerumschlungen“ ist, jedoch zu über 60 Prozent an Rheinland-Pfalz grenzt, scheint keinen Einfluss zu haben, wenn es heißt: „Buslinien im unmittelbaren Nahbereich um Bad Schwalbach herum stellen für die Kreisbewohner eine direkte Möglichkeit dar, mit öffentlichem Nahverkehr anzureisen.“ Für die „Hessische Landesgartenschau 2018“ scheinen Besucher aus dem unmittelbar angrenzenden Rhein-Lahn-Kreis und dem Kreis Mainz-Bingen ebenso wenig eine Rolle zu spielen wie Bewohner der Landkreise Rhein-Hunsrück, Bad Kreuznach oder der Stadt Koblenz.

Auf der Schiene soll die Landesgartenschau 2018 trotz dem Motto „Natur erleben. Natürlich leben.“ nicht erreichbar sein.

Grafik: Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH

Es ist nach den aktuellen Planungen – wie auch bei den vorangegangenen hessischen Gartenschauen – kein Kombiticket mit verbilligtem Eintritt bei Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln vorgesehen, um einen Anreiz zu schaffen, auf das eigene Auto zu verzichten. Begründet wird das von Seiten der Landesgartenschau GmbH mit fehlendem Personal, das sich um ein solches Konzept kümmern könnte. Daher ist man sich wahrscheinlich auch heute schon sicher, dass die vorhandenen Buskapazitäten ausreichen: „Da der An- und Abreiseverkehr zur und von der Gartenschau antizyklisch zum Berufsverkehr laufen wird, ist eine Aufstockung der Frequenzen oder Sitzplätze (Gelenkbusse) nicht erforderlich.“

Für den hessischen Fahrgastverband Pro Bahn&Bus hat man aus den unzureichen-



Die Bad Schwalbacher Kurbahn wird auch nächstes Jahr die einzige Bahn sein, die in Bad Schwalbach Personen befördert.

Foto: NearEMPTiness, Wikipedia, CC-BY-SA 4.0



den Planungen für eine ÖPNV-Anbindung der Landesgartenschauen in Bad Nauheim und Gießen offenbar nichts gelernt. Auch dort gab es im Vorfeld keine erweiterten Angebotsbestellungen oder Absprachen, um einen Anreiz für die Nutzung des ÖPNV zu schaffen. Die Verlängerung einzelner S-Bahn-Verbindungen am Wochenende nach Bad Nauheim wurde erst nach Beginn der Gartenschau geschaffen. In Gießen sah man keinen Bedarf, um vor allem an Sonn- und Feiertagen Züge von und nach Marburg und Kassel zusätzlich in der Nähe des LGS-Geländes halten zu lassen.

Lange Fahrzeiten

Für Besucher aus dem hessischen Landkreis Limburg-Weilburg ist derzeit nicht damit zu rechnen, dass die Anerkennung des Hessen-Tickets auf der Bus-Regolinie 567 ins hessische Aarbergen während der Landesgartenschau möglich wird. Ohne Verhandlungen zwischen den Verkehrsverbänden wird es auch keine Anerkennung des Rheinland-Pfalz-Tickets auf den aus Nastätten und Katzenelnbogen nach

Bad Schwalbach fahrenden Buslinien geben.

Es stellt sich die Frage, aus welchen Erfahrungen vergangener Gartenschauen der Mittelwert gefunden wurde der nachfolgende Anteile auflistet: 80% PKW, 10% Reisebus, lediglich 5% im ÖPNV vor 3% Fußgängern und 2% mit dem Fahrrad anreisende Besucher. Im sogenannten Modal-Split, der Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel, konnten zu Landesgartenschauen in Rheinland-Pfalz Anteile von bis zu 20 Prozent im ÖPNV erreicht werden.

Interessant zum Schluss: Auf der LGS-Homepage kann noch das Dossier (5 MB) „Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung“ heruntergeladen werden, von dem sich der Kreis bereits „verabschiedet“ hat, weil er nur noch auf die „City-Bahn“ setzt:

<http://www.landesgartenschau.badschwalbach.de/index.php/tourismus/tourismus-als-chance/aartalbahn-als-motor-der-regionalentwicklung>

Abschied vom Nachschub Spessart-Neubaustrecke in Betrieb

(fl) Die knapp acht Kilometer lange Spessart-Neubaustrecke (NBS) Laufach - Heigenbrücken ging nach rund vierjähriger Bauzeit am 26. Juni 2017 in Betrieb. Der Abschluss der restlichen Bauarbeiten ist für Dezember 2017 geplant, bis dahin gibt es noch einen längeren eingleisigen Abschnitt.

Die NBS ersetzt die alte, zum Teil nur mit 70 km/h befahrbare Steilstrecke mit dem 160 Jahre alten Schwarzkopftunnel. Insbesondere für den Güterverkehr stellt die kurze Spessart-NBS eine Erleichterung dar, denn auf zusätzliche Lokomotivkraft kann bei den allermeisten Güterzügen jetzt verzichtet werden.

Den klassischen Nachschub wird es künftig nicht mehr geben, allenfalls noch

das Fahren mit zwei Loks in Doppeltraktion bei besonders schweren Zügen. Diese Loks bleiben dann allerdings für einen längeren Laufweg am Zug und werden nicht mehr in Laufach am Fuße der alten Spessartrampe vorgehalten. Die bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecke war Anlass für einen volksfestartigen „Abschied von der Spessartrampe“ mit zahlreichen Sonderfahrten und Rahmenprogramm in Laufach.

Ein letztes Mal fährt ein Dampfsonderzug die Strecke von Laufach nach Heigenbrücken. Das Interesse an den Sonderfahrten war so groß, dass statt ursprünglich drei fünf Fahrten eingelegt werden mussten, um die Nachfrage zu befriedigen.

Bei Hain, 25.05.2017



Ein Besuch bei den O-Bussen in Solingen

(ac) Solingen ist eine Reise wert. Landschaftlich reizvoll im Bergischen Land gelegen, hat die Stadt heute knapp 160.000 Einwohner. Für Verkehrsfreunde interessant ist die bekannte Müngstener Brücke, mit 107 Metern Höhe die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Außerdem fährt hier seit 1952 der Obus; das Solinger Netz hat eine Streckenlänge von 56,6 Kilometern mit einer Fahrleitungslänge von 98,7 Kilometern und bildet damit das größte Obus-Netz Deutschlands.

Die bergige Lage im Bergischen Land ist wie geschaffen für den Obus. Der Obus bedient das gesamte Stadtgebiet bis in die Randbezirke. Die längste Linie verbindet Wuppertal-Vohwinkel mit dem Solinger Stadtteil Burg an der Wupper. Zentraler Knotenpunkt ist der Graf-Wilhelm-Platz, über den alle sechs Obus-Linien führen. Er ist mit täglich 30.000 Fahrgästen und 1.200 Obus- und Omnibusfahrten die mit Ab-

stand meistfrequentierte Haltestelle der Stadt.

Sehr interessant ist der im Süden der Stadt gelegene Stadtteil Burg mit seiner landschaftlich reizvollen Lage und der interessanten Burganlage, zu der eine Seilbahn führt. Diese beginnt an der Obus-Haltestelle Burg Seilbahn. Interessant ist auch die Obus-Drehscheibe in Burg, mit

VanHool-Bus 256 fährt vom Graf-Wilhelm-Platz kommend, über die Straße Werwolf gleich die Bahnhofstestelle Solingen Mitte an. (alle Fotos vom 12.10.2008) Foto: Jürgen Lerch



Dreiachs-Obus 35 (MAN, Baujahr 1986) auf der Obus-Drehscheibe in Burg. Da heute planmäßig ausschließlich Gelenkwagen im Einsatz sind, wird die Drehscheibe nur noch von den historischen Obussen benutzt.

*Foto:
Andreas Christopher*

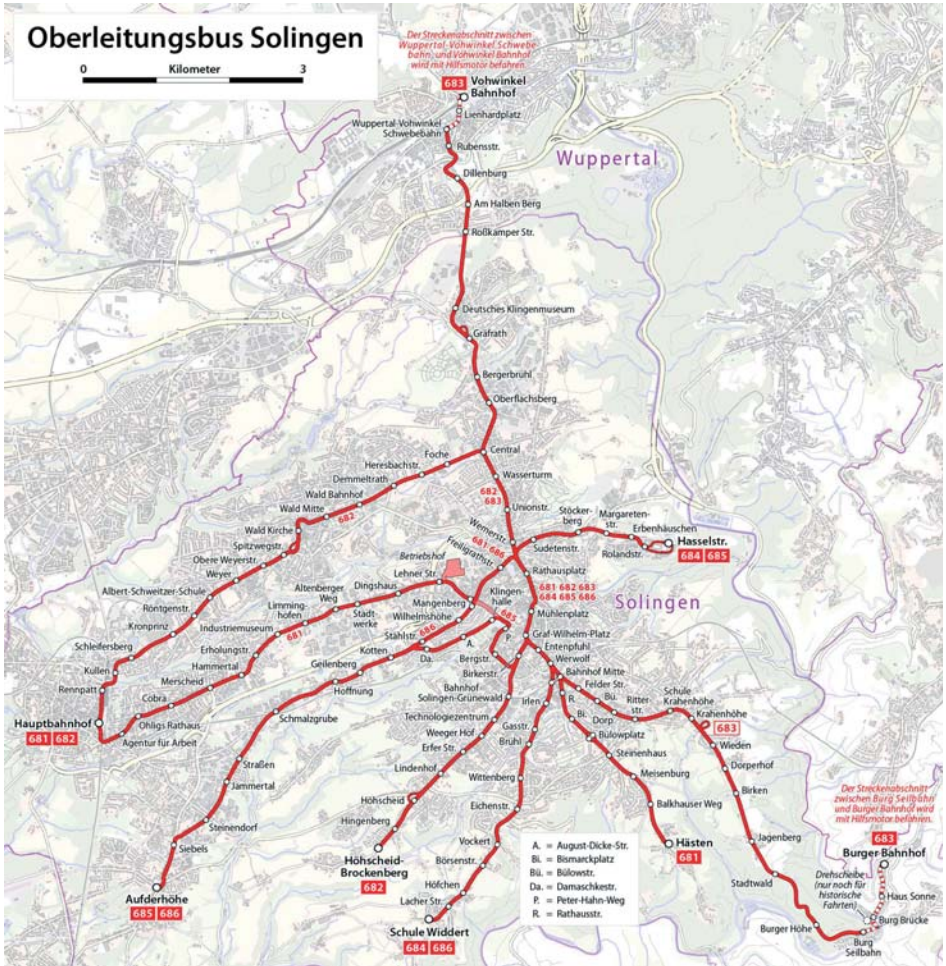


der wegen des Platzmangels im engen Tal der Wupper auf engstem Raum die Obusse gewendet wurden. Sie dient heute nur noch musealen Zwecken, da die Obuslinie nach Burg seit Dezember 2009 bis in die Ortsmitte verlängert wurde und den neuen Abschnitt mit einem Hilfsantrieb mit Ottomotor und nicht am Fahrdrabt befährt. Hier kommen jetzt Gelenkwagen zum Einsatz, für die die Obus-Drehscheibe zu kurz ist.

Für den Obusbetrieb in Solingen stehen heute 50 Gelenk-Obusse der Hersteller Berkhof, Van Hool und Carosserie Hess zur Verfügung. Außerdem werden einige historische Obusse unterhalten, die bei Sonderfahrten zum Einsatz kommen, aber manchmal auch zur Vermeidung von Standschäden im regulären Liniendienst eingesetzt werden.

Die Seilbahn Burg stellt die Verbindung zwischen der gleichnamigen Obus-Haltestelle und der Oberstadt her.

Foto: Andreas Christopher



Das O-Busnetz in Solingen
Grafik: Wikipedia

Obus 37 erreicht gleich die erste Haltestelle in Burg. Die bergigen und kurvenreichen Straßen sind gut für den Obusbetrieb geeignet

Foto: Andreas Christopher



In Solingen ist man heute froh, dass man den Obus-Betrieb – wie viele andere deutsche Städte – nicht in den 1970er Jahren aufgegeben hat. Der Obus-Betrieb ist umweltfreundlich, sauber und leise und trägt zu einer guten Luftqualität bei.

Der historische Obus 59 (Uerdingen/Henschel) an der Haltestelle Graf-Wilhelm-Platz. Foto: Andreas Christopher



Kommentar:

Solingen macht es richtig – es modernisiert sein Obus-Netz und baut es aus. Demnächst beginnen Versuche mit Hybrid-Bussen, die zusätzlich mit einer Batterie ausgestattet sind und auf einer schwächer frequentierten Linie eingesetzt werden sollen, welche nur auf einem kürzeren Streckenabschnitt mit einer Fahrleitung versehen ist, wo die Busse ihre Akkus nachladen können.

Der starken Feinstaubbelastung und Lärmemission der Dieselmotoren versucht man in den deutschen Städten heute krampfhaft durch den Einsatz von Batterie-Elektrobussen zu begegnen. Diese werden aber noch auf Jahre hinaus technisch nicht so ausgereift sein, dass sie den Anforderungen genügen. Heizung, Klimaanlage und das hohe Batteriegewicht lassen diese Fahrzeuge schnell an ihre Grenzen stoßen, außerdem ist die Anschaffung sehr teuer und die Batterie-Lebensdauer beträgt nur wenige Jahre.

Der Obus, leider in Deutschland vielfach als „unmodern“ betrachtet, bietet hier viele Vorteile. Das Konzept ist seit Jahrzehnten bewährt. Zwar sind erst einmal einige Investitionen für den Bau der Oberleitungsanlagen zu tätigen. Dann jedoch ist der Obus-Betrieb sehr preiswert. Obusse sind außerdem langlebig und wesentlich haltbarer als Dieselmotoren. Umleitungen und Baustellen lassen sich bei modernen Fahrzeugen mittels Hilfsantrieb umfahren, die Stromabnehmer legen sich automatisch wieder an die Oberleitung an. In vielen Ländern, insbesondere im Osten Europas, werden Obus-Betriebe modernisiert und ausgebaut. Nur in Deutschland nicht. Das ist ein Fehler. Der Obus gehört zurück in das Bewusstsein der Politiker und Bürger.

Andreas Christopher

Kurhessenbahnnetz Betriebsstörungen bei der Kurhessenbahn

(js) Am Donnerstag, dem 18. Mai 2017 kam es gleich zu drei Betriebsstörungen im Netz der Kurhessenbahn. Bereits der Frühzug von Korbach nach Marburg sollte sein Ziel nicht erreichen. Noch bis Münchhausen lief alles planmäßig. Als die Regionalbahn am Haltepunkt Simtshausen eintraf, fing der GTW 2/6 (646 209) an zu streiken. Beim Betätigen des Kompressors zum Lösen der Bremse streikte die Fahrzeugelektronik, und rüstete das Fahrzeug selbsttätig ab, Beleuchtung, Motor, Türschließenrichtung, alle Hilfseinrichtungen versagten gegen 5.40 Uhr ihren Dienst. Der Triebfahrzeugführer versuchte 30 Minuten lang vergeblich, den Triebwagen in Gang zu bringen.

Zu diesem Zeitpunkt wurde entschieden, das Fahrzeug abzuschleppen und die übrigen Fahrgäste per Taxi nach Marburg zu befördern. Als ob es einige Reisende bereits geahnt hatten, waren an diesem Tag außergewöhnlich wenige Reisende im Zug. Einige hatten sich bereits mit ihrem mitgebrachten Fahrrad auf den Weg gemacht, andere gerade erst zugestiegene Fahrgäste ließen sich von Familienangehörigen abholen, so dass nur noch fünf Reisende übrig geblieben waren.

Leider dauerte es noch eine geschlagene Stunde, bis das Taxi endlich eintraf. Somit erreichten die übrigen Fahrgäste ihr Ziel erst gegen 7.30 Uhr, also mit 1,5 Stunden Verspätung. Bis der Triebwagen endlich abgeschleppt werden konnte, vergingen ebenfalls mehrere Stunden, in denen

die eingleisige Strecke blockiert blieb und den übrigen Zugbetrieb in diesem Abschnitt unmöglich machte.

Der zweite Ausfall des Tages wurde ebenfalls durch einen GTW2/6 verursacht, dessen Motor in Brilon-Wald überhitzte und Feuer fing. Leider ist dieses Problem bei diesem Fahrzeugtyp nicht das erste Mal aufgetreten. Im vergangenen Jahr musste die Feuerwehr bereits ein Fahrzeug desselben Typs in Korbach löschen.

Zuletzt kam es in Vellmar bei Kassel auch noch zu einem Unfall mit Personenschaden.

Main-Weser-Bahn Kassel - Gießen - Frankfurt RMV/NVV-Linien RB40/41 Weiterhin schlechte Verfügbarkeit von Talent 2-Triebwagen

(jl) Die Triebwagen des Typs Talent 2 fallen auch vier Jahre nach Inbetriebnahme durch ihre Unzuverlässigkeit auf. Immer wieder kommt es vor, dass Garnituren des Mittelhessenexpress statt mit drei nur mit zwei Einheiten zwischen Gießen und Frankfurt verkehren. Bei den Regionalbahnen zwischen Hanau und Gießen finden sich immer wieder Ersatzgarnituren, die aus zwei Doppelstockwagen und einer E-Lok bestehen.

Nachdem sich schon die Einführung der Triebwagen im Mittelhessenetz wegen fehlender Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt bis zu einem Jahr verzögert hatte, hatte DB Regio Hessen auch in der Folgezeit mit Fahrzeugproblemen zu kämpfen. Das Kuppeln der beiden Zugteile in



Die Triebwagen vom Typ Talent 2 können auf der Main-Weser-Bahn noch nicht durch Zuverlässigkeit überzeugen

Gießen schlug oft fehl, die Klimaanlage ließen sich nicht richtig regeln, Türstörungen und zahlreiche weitere Defekte führten immer wieder zu „Verzögerungen im Betriebsablauf“. Mit Softwareupdates und Neueinstellungen der Klimaanlage versuchte DB Regio, den Problemen Herr zu werden, was erneut zu kurzen Zügen und damit zu Überfüllungen führte, weil für die Neueinstellungen die Züge mehrere Tage aus dem normalen Betrieb genommen werden mussten.

Anfang Juni 2017 fehlten mehrere Triebwagen in den Umläufen. So wurde z.B. am 9. Juni die Regionalbahn 15072 nach Gießen mit einer Doppelstockgarnitur statt Talent 2 geführt. Beim Mittelhessenexpress 15024/15124 von Frankfurt nach Gießen fehlte der dritte Triebwagen, sodass bei der Abfahrt im Hauptbahnhof an manchen Türen wegen Überfüllung schon kein Zustieg mehr möglich war.

Horlofftalbahn Friedberg - Nidda / Wölfersheim RMV-Linien 47/ 48

**120 Jahre
Horlofftalbahn**

(j1) Gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, der Ver-

kehrsgesellschaft Oberhessen und den Anliegerkommunen plant der Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe ein Fest am 3. Oktober 2017 anlässlich des 120-jährigen Bestehens der Horlofftalbahn und dem Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen an den Unterwegsstationen zwischen Friedberg und Nidda.

Entlang der Strecke sind zahlreiche Aktionen, Wanderungen und Führungen vorgesehen. Ferner werden Dampfzugfahrten zwischen Friedberg und Nidda sowie Schienenbusfahrten zwischen Friedberg und Wölfersheim-Södel angeboten. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Die zentralen Feierlichkeiten finden ab 12 Uhr in Beienheim statt.

Während der Veranstaltung soll auch das in letzter Zeit deutlich verbesserte Zugangebot beworben und über die noch anstehenden Modernisierungs- und ggf. auch Reaktivierungsmaßnahmen informiert werden. Pro Bahn & Bus wird mit der Arbeitsgemeinschaft Horlofftalbahn mit einem Stand vertreten sein.

Der Bahnhof Beienheim an der Horloffthalbahn soll in den nächsten Jahren umfassend modernisiert werden.



Hanau: Historisches Bahnbetriebswerk dank kommunalem Einsatz weiter gesichert

(og) Das Bahnbetriebswerk (Bw) Hanau war von 1906 bis 1996 in Betrieb. Inzwischen wird es von einer Stiftung und einem Verein unterhalten. Die Stadt Hanau ist 2010 der Stiftung beigetreten und hat sich so für die museale Erhaltung engagiert.

Allerdings gab es einen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2007, wonach ein Bahnübergang durch eine Brücke ersetzt werden sollte. Der Brückenbau wäre nur bei Abriss des Rundlokschuppens möglich gewesen. Damit wäre ein zentraler Bestandteil des Bw untergegangen.

Vor kurzem hat nun die Stadtverordnetenversammlung einstimmig beschlossen, im Benehmen mit der DB die Bauplanung so zu ändern, dass das Bw erhalten bleibt. Die Verlegung würde auch dazu

Das historische Bahnbetriebswerk in Hanau ist langfristig gesichert.





Am letzten Betriebstag (12. Mai 2017) trifft Locomorezug 1818 am Frankfurter Südbahnhof ein.

*Foto:
Christian
Behrendt*

führen, dass Gewerbegebäude abgerissen werden müssten, wozu es seit einiger Zeit Verhandlungen gibt.

Wer sich selbst ein Bild vom BW und dem Veranstaltungsangebot machen möchte, sei auf den Internetauftritt verwiesen.

<https://www.museumseisenbahn-hanau.de/fahrten>

Locomore meldet Insolvenz an

(jl) Das private Eisenbahnunternehmen Locomore hat am 10. Mai Insolvenz angemeldet und drei Tage später den Zugverkehr eingestellt. Locomore betrieb seit 14. Dezember 2016 ein fast täglich verkehrendes Zugpaar zwischen Stuttgart und Berlin-Lichtenberg. In Hessen hielten die Züge in Darmstadt, Frankfurt-Süd, Hanau, Fulda und Kassel-Wilhelmshöhe, eingesetzt wurden redesigngte Fernverkehrswagen der Deutschen Bahn.

Nach Startschwierigkeiten stabilisierte sich der Betrieb und die Fahrgastzahlen wuchsen, bis April wurden rund 70.000

Fahrgäste befördert. Im Mai konnten jedoch fällige Rechnungen nicht mehr bedient werden, und auch zugesagte Finanzmittel von Investoren blieben aus. Auf der Homepage des Unternehmens geht man bei Redaktionsschluss immer noch von einem Weiterbetrieb aus („Weiterhin kein Zugverkehr, verlängert bis 11. Juli“).

Elektrobusse für Frankfurt

(ac) In Frankfurt werden ab Dezember 2018 planmäßig Elektrobusse verkehren. Die städtische Busgesellschaft ICB wird fünf Elektrobusse europaweit ausschreiben und auf der Linie 75 einsetzen. Die neuen Elektrobusse haben eine Batteriekapazität von 300 Kilowatt, womit sie eine Reichweite von etwa 175 Kilometer am Tag erreichen. Das genügt für die normalerweise von Studenten genutzte Ringlinie 75, welche den alten Uni-Campus Bockenheim mit dem neuen Campus Westend verbindet. Die Aufladung erfolgt über Nacht im Betriebshof Rebstock. Um auf der sicheren Seite zu sein, wird es für Heizung und Klimaanlage einen zusätzlichen Verbrennungshilfsmotor geben.

Heute wieder eine Überlegung wert: Eine Straßenbahn nach Offenbach. Am 19. Mai 1996 wartet eine Straßenbahn der Linie 16 an der Endstelle Offenbach Marktplatz auf die Abfahrt nach Frankfurt.

Foto: Andreas Christopher



Außerdem werden auch Elektrobusse für längere und steigungsreichere Strecken wie die Linien 42 und 43 nach Bergen erprobt. Dazu sollen gemeinsam mit den Städten Mainz und Wiesbaden im Rahmen eines EU-Projektes Elektrobusse mit Reichweitenverlängerung über wasserstoffgespeiste Brennstoffzellen beschafft werden. Auch diese Fahrzeuge sollen Ende 2018 in Betrieb genommen werden. Die Busse weisen gegenüber konventionellen Dieselnissen eine Lärmreduktion von 65 Prozent aus.

Einen Betrieb von Oberleitungsbussen möchte man wegen der Kosten für die Oberleitung und des notwendigen Planfeststellungsverfahrens versuchen zu vermeiden.

Frankfurt: Straßenbahnlinie 16 wieder bis zum Marktplatz Offenbach?

(og) Am 1. April 2016 veröffentlichte die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) eine Kostenschätzung für die Wiederinbetriebnahme der Linie 16 von der Stadtgrenze bis zum Marktplatz Offenbach. Wichtig ist das Datum – es war ein Aprilscherz.

Die letzte Straßenbahn in Offenbach wurde 1996 stillgelegt, ein Jahr nachdem die S-Bahn durch Offenbach fuhr. Es gab schon damals Proteste, aber das änderte an der Stilllegung nichts. Die Einwohner Oberrads mussten sich neu orientieren, weil der erzwungene Umstieg an der Stadtgrenze wenig attraktiv war. Der hohe Fahrpreis der Preisstufe 4 kam hinzu – die Verbindung war und ist nicht sehr attraktiv.

Inzwischen hat die Politik in Frankfurt und Offenbach das Thema entdeckt. Im Koalitionsvertrag der schwarz-rot-grünen Frankfurter Koalition ist eine wohlwollende Prüfung für eine eventuelle Wiederinbetriebnahme vereinbart. Die CDU-Oberbürgermeisterkandidatin Bernadette Weyland in Frankfurt und der OB-Kandidat in Offenbach, Peter Freier, befürworten die Verlängerung. Der amtierende Offenbacher Oberbürgermeister Horst Schneider (SPD) befürwortet die Wiederinbetriebnahme. Auch der FDP-Fraktionsvorsitzende in Offenbach hält die Reaktivierung der Tram für wichtig, kann sich aber auch eine stärkere Verzahnung des Busverkehrs in beiden Städten vorstellen.

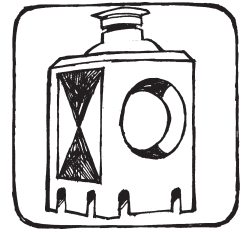
Der Charme vom Schwarm

(fl) Der Begriff Schwarmintelligenz ist in aller Munde. Dieses Phänomen, wonach – vereinfacht ausgedrückt – aus einer großen Menge eher durchschnittlich intelligenter Lebewesen durch deren Zusammenwirken etwas Großes entsteht. Schwarmintelligenz ist nicht nur einfach da, wie beispielsweise im Ameisenvolk, sie wird vom Menschen in jüngerer Zeit auch gezielt erforscht, angewendet und gefördert.

Ein Beispiel gefällig? „Fahrplanmachen“ war früher ganz überwiegend das Werk einzelner am Schreibtisch sitzender Individuen. Sie kannten die Größe der zur Verfügung stehenden Fahrzeugflotte, die Zahl ihrer am Steuer oder Fahrregler sitzenden Kollegen und wussten, wann die örtliche Schulglocke bimmelte und die Werkssirene des größten Arbeitgebers heulte. Für „Input“ sorgten noch einige Dutzend Meckerbriefe von unzufriedenen Fahrgästen – und das war’s.

Und heute: Jede hessische Region besitzt ihre lokale Nahverkehrsgesellschaft, die selbstverständlich mit derjenigen der Nachbarregion bestens vernetzt ist. Die großen Verkehrsverbünde ziehen am gleichen Strang, an dessen Ende der optimale Fahrplan steht. Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeiräte und ganz normale Kunden wirken konstruktiv am großen Bau mit. Regionale und lokale Nahverkehrspläne bilden ein starkes Fundament.

An die Stelle der ersehnten und niemals verwirklichten Fahrplan-Revolution ist die naturgleiche Evolution getreten, getragen



vom Schwarm der hauptamtlich Beschäftigten, der ehrenamtlich Tätigen und der zahlenden Mehrheit, denn Fahrplangestaltung erfolgt heute transparent. Stellungnahmen zwecks Optimierung des Ganzen sind unkompliziert möglich, online oder offline – und ausdrücklich erwünscht.

So weit so schön. Leider trifft König Kunde auch auf ein anderes Phänomen der Schwarmintelligenz, nämlich die kollektive Abwehr. Und zwar immer dann, wenn es um Beschwerden geht. Der Anschluss ist wieder einmal geplatzt? Daran ist das Verkehrsunternehmen Schuld, nicht der Verkehrsverbund, außer sie nutzen einen Verbundfahrausweis.

Der Fahrplanaushang fehlt? Sache der lokalen Nahverkehrsorganisation! Aber nur, wenn der Fahrplan neben und nicht am Bahnhof hängen sollte. Sonst wäre es Sache der Bahn. Welcher Bahn? Des Eisenbahnverkehrsunternehmens? Des Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens? Des Stationsbetreibers...? Da braucht es wieder ein hochintelligentes einzelnes Gehirn, um gegen den Schwarm anzukommen.

Broschüren und Schriften

Omnibusse und Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main Euro 35,00

(Peter F. Linhart) Über 100 Jahre ereignisreiche Straßenbahn- und Omnibusgeschichte mit ausgesuchtem historischen Bildmaterial. 144 Seiten, ca. 29 x 21 cm, gebunden. Eisenbahn-Kurier. 2016. (verlagsneues Buch)

Bei uns noch erhältlich:

Mit Dampf durch Deutschland je Euro 16,00

(Georg Wagner) Bildband mit sehr vielen großformatigen Farbabbildungen. **Deutsche Bundesbahn** 192 Seiten, oder **Deutsche Reichsbahn** 160 Seiten, sehr viele Farbfotos, ca. 27 x 22 cm, gebunden. Franckh-Kosmos Verlag, 1993/94. (jeweils gebrauchtes Buch aus Sammlungsauflösung)

Akkublitz und Zigarre Euro 19,80

(Thomas Feldmann) Die Baureihen 515 und 517. Eisenbahn-Bildarchiv - Band 48. 96 Seiten, sehr viele Farbaufnahmen, ca. 23 x 16 cm, gebunden. EK-Verlag, 2010. (verlagsneues Buch)

Alle Preise zuzüglich Versandkosten. Folgende Listen können gegen Einsendung von 1,45 Euro Rückporto angefordert werden: Hauptliste mit Eisenbahnliteratur, Veröffentlichungen von Pro Bahn & Bus, Streckenlisten und La's, sonstige Dienstvorschriften, Kursbücher, Fahrplanhefte (In- und Ausland)

Pro Bahn & Bus Schriftenversand, Feldgasse 5, 65510 Hünstetten

Absender

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (bei Rückfragen)

Bitte

ausreichend

frankieren

Pro Bahn & Bus e.V.
Bahnhofstraße 102

36341 Lauterbach

Beitrittserklärung

Ich unterstütze die Ziele des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. und möchte Mitglied werden. Als Beitrag zahle ich jährlich

- 36 Euro Einzelmitglied
- 26 Euro Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende -
Nachweis für Ermäßigung liegt bei
- 139 Euro Kommunen, Verbände, Firmen - Ermäßigung auf Anfrage

HS 108

Ort

Datum

Unterschrift

Infoanforderung

- Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial zu

Hessenschienen-Abonnement

- Ich möchte die Hessenschiene abonnieren. Das Zweijahresabonnement kostet 18 Euro (Deutschland) bzw. 26 Euro (Ausland) und endet automatisch. Nach 2 Jahren erhalte ich ein Schreiben, mit dem ich den Bezug verlängern kann.

Ort

Datum

Unterschrift

